



WOO-II.420.34.2021.EK.42

DECYZJA **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze i ust. 1a, art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. 2000 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika pana Wojciecha Furmaniaka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski - Kępno”, według wariantu W3.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno według wariantu W3 o długości 30,17 km oraz dobudowie drugiej jezdni obwodnicy Kępna o długości 4,2 km. Planowana jest także budowa łącznika umożliwiającego włączenia istniejącej drogi krajowej DK25 i DK11 w przebieg S11. Celem powiązania projektowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącym układem komunikacyjnym zaplanowano węzły drogowe: węzeł Przygodzice, węzeł Antonin, węzeł Ostrzeszów Północ, węzeł Ostrzeszów Południe. W ramach dobudowy drugiej jezdni obwodnicy miasta Kępna planowana jest korekta geometrii węzła drogowego „Baranów” na połączeniu S11 z istniejącą drogą krajową DK11. W ramach przedsięwzięcia planuje się także m. in.: budowę obiektów inżynierskich - wiaduktów, przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla zwierząt oraz nie pełniących takiej funkcji; budowę systemu odwodnienia jezdni; budowę urządzeń ochrony środowiska; adaptację istniejącego przepustu w km drogi 30+107 oraz rozbudowę obiektów inżynierskich na odcinku dobudowy drugiej jezdni obwodnicy Kępna; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną w tym siecią elektroenergetyczną, siecią gazową; budowę kanału technologicznego; budowę MOP (Miejsc Obsługi Podróżnych) wraz z pełną infrastrukturą techniczną; budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową; przebudowę i budowę sieci i urządzeń melioracyjnych; wycinkę drzew i krzewów.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 położony jest w województwie wielkopolskim w granicach: powiatu ostrowskiego, na terenie gminy: Przygodzice, powiatu ostrzeszowskiego na terenie gmin Ostrzeszów i Kobyła Góra oraz powiatu kępińskiego na terenie gmin Kępno i Baranów. Droga ekspresowa S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno rozpoczyna swój przebieg w projektowanym węźle Przygodzice, na końcu Obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego. Następnie przebiega w kierunku południowym i południowo-

wschodnim przez teren leśny omijając miejscowość Antonin po stronie wschodniej. Następnie zmienia swój przebieg na południowo-zachodni przekraczając istniejącą linię kolejową nr 272. Tuż przed granicą administracyjną powiatów ostrowskiego i ostrzeszowskiego zmienia swój przebieg na południowy omijając po stronie zachodniej miejscowości Niedźwiedź, Kozły oraz Bledzianów. Za miejscowością Bledzianów droga ponownie zmienia przebieg omijając Ostrzeszów łukiem po stronie zachodniej. Na wysokości miejscowości Meszyny droga po raz kolejny zmienia przebieg na południowo-wschodni. Końcowy odcinek korytarza w powiecie ostrzeszowskim jest niemalże prostą, przebiegając równoległe do istniejącej drogi krajowej DK11 i omijającą po stronie wschodniej miejscowości Parzynów, Osiny oraz Rzetnia. W kierunku południowym od Rzetni korytarz włącza się łukiem poziomym w istniejącą obwodnicę Kępna. Druga jezdnia obwodnicy Kępna zostanie wybudowana równoległe do istniejącej jezdni drogi ekspresowej.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

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

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

b) wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;

c) zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem;

d) nie lokalizować:

– na obszarach dolin cieków naturalnych,

– na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych oraz poza obszarami podmokłymi,

– w bezpośrednim sąsiedztwie - nie bliżej niż 20 m - od zbiorników wodnych, rowów melioracyjnych, siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, stanowisk lub siedlisk cennych i rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt,

w szczególności poza odcinkami w km: 0+000-1+075, 1+800-2+550, 3+960-4+200, 4+725-4+850, 5+675-7+225, 7+800-12+730, 13+100-13+940, 15+925-16+340, 16+975-17+260, 19+025-19+350, 20+610-22+230, 24+260-24+470, 29+870-koniec opracowania, a także w km 2+020-2+780 odcinka dobudowywanej drugiej jezdni obwodnicy Kępna.

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

3) Wszelkie sypanki materiały gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków/rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.

4) Wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie w szczelnych i opisanych pojemnikach lub w kontenerach uwzględniających specyfikę danej grupy odpadów w sposób zapobiegający przedostawaniu się substancji niebezpiecznych do gruntu i wód; odpady wywozić z placu budowy tylko i wyłącznie przez uprawnione podmioty, dysponujące odpowiednimi zezwoleniami i pozwoleniami.

5) Miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych wytwarzanych na etapie realizacji przedsięwzięcia utwardzić oraz zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób nieupoważnionych.

6) Płyny eksploatacyjne lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, na utwardzonej, uszczelnionej powierzchni, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.

- 7) Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów,
 - w wydzielonej części pasa robót,
 - w sposób umożliwiający wykorzystanie do prac rekultywacyjnych,
 - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
- 8) Gruz oraz glebę i ziemię, w tym kamienie, w pierwszej kolejności wykorzystywać we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości przekazywać uprawnionym odbiorcom.
- 9) Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dostarczających surowiec i materiały do budowy 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.
- 10) Wyeliminować z placu budowy maszyny i urządzenia budowlane oraz pojazdy, które nie dotrzymują określonych dla nich norm emisji hałasu.
- 11) Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza placem budowy w miejscach i obiektach do tego przeznaczonych.
- 12) Tankowanie i bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy, w miejscach utwardzonych, uszczelnionych i wyposażonych w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków.
- 13) Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie wykonywać ujęć wód podziemnych na cele technologiczne i budowlane.
- 14) Przy ewentualnym poborze wody na cele budowlane z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny; nie powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku; uzgodnić warunki poboru wody z zarządcami cieków.
- 15) Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń; czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do minimum. Wykopy wymagające odwadniania zabezpieczać zabudową ze ścianek szczelnych. W przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
- 16) Prace w korytach cieków wodnych związane z budową obiektów inżynierskich prowadzić przy najniższych prognozowanych stanach wód.
- 17) Brzegi cieków podczas budowy obiektów inżynierskich zabezpieczyć przed rozmywaniem i niszczeniem, w tym z zastosowaniem materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
- 18) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, podczas przebudowy cieków oraz budowy obiektów inżynierskich zachować ciągłość przepływu wód w cieku.
- 19) Po zakończeniu prac budowlanych uporządkować pozostały teren przekształcony wskutek realizacji przedsięwzięcia.
- 20) Skarpy nasypów i wykopów projektowanych w pobliżu cieków umocnić i zabezpieczyć poprzez obsianie trawami i/lub stosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
- 21) Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
- 22) Przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, granice płatów siedlisk przyrodniczych oraz stanowiska gatunków chronionych niekolidujących z pracami, oddalonych do 100 m od granicy przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, a których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych.

- 23) Na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce, położone poza zasięgiem oddziaływania prac. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów.
- 24) Realizację inwestycji przeprowadzić w sposób wykluczający ingerencję w strefę ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania utworzoną wokół gniazda bociana czarnego w obrębie ewidencyjnym Olszyna.
- 25) Osobniki pełnika europejskiego *Trollius europaeus* ze stanowisk w km 21+611 i kosaćca syberyjskiego *Iris sibirica* ze stanowisk w km 21+737, będących w bezpośredniej kolizji z inwestycją przenieść na odpowiednie dla gatunku siedliska położone poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Rośliny wykopać wraz z zapasem gleby, zapewniając ochronę systemu korzeniowego.
- 26) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 27) Prace związane z bezpośrednią ingerencją w Dopływ z Rejmanki, Dopływ spod Potaśni, rzekę Złotnica, rzekę Niesób przeprowadzić poza okresem tarła, tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca.
- 28) Niszczenie roślinności zielnej i zdejmowanie humusu, na terenach innych niż grunty orne oraz wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
- 29) Wycinkę dziuplastych drzew, a także wyburzenia budynków poprzedzić wykonaniem ekspertyzy chiropterologicznej pod kątem obecności nietoperzy, a w przypadku ich stwierdzenia termin i sposób wykonania wycinki dostosować do potrzeb stwierdzonych gatunków.
- 30) Wycięte pnie drzew zasiedlonych przez larwy kozioroga dębosza *Cerambyx cerdo* przenieść w pobliże rosnących dębów o nasłonecznionych pniach, na teren działki o numerze ewidencyjnym 1074, obręb Antonin, gm. Przygodzice.
- 31) W odniesieniu do drzew usuwanych poza gruntami leśnymi przeprowadzić nasadzenia minimalizujące z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm i w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie pnia powyżej 200 cm. W pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzi wzdłuż planowanej drogi i istniejących dróg poprzecznych, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.
- 32) 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. Dopuszcza się użycie nieinwazyjnych odmian ozdobnych (rodzimych lub zadomowionych) w rejonie węzłów, rond czy MOP.
- 33) Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować oraz regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

- 34) Zniszczenie siedlisk rozrodczych płazów oraz likwidowanie fragmentów koryt cieków wykonać poza okresem składania skrzeku, tj. poza okresem od 20 marca do 1 sierpnia lub po wykluczeniu obecności skrzeku w zbiorniku. Niszczenie poprzedzić kontrolą likwidowanej części zbiornika przez zoologa i odłowieniem zwierząt. Odłowione zwierzęta przenieść w odpowiednie siedliska położone poza zasięgiem oddziaływania prac. W przypadku konieczności wykorzystania pomp, węże ssące zabezpieczyć siatkami, tak by nie przedostały się do nich drobne zwierzęta. Zasypanie siedlisk wykonać bezpośrednio po odłowieniu zwierząt.
- 35) Wszelkie powstałe zastoiska wody kontrolować w okresie od początku marca do końca lipca. Codziennie przed rozpoczęciem i po zakończeniu prac, odławiać uwięzione zwierzęta i przenosić w odpowiednie dla poszczególnych gatunków siedliska położone poza zasięgiem oddziaływania prac.
- 36) Obszar prowadzenia robót, na odcinkach wskazanych w tabeli 1, wygrodzić przed dostępem płazów przy pomocy tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych.

Tabela 1

Orientacyjny kilometr	Strona trasy według rosnącego kilometrażu
0+725 – 5+500	lewa
5+650 – 7+200	lewa
7+675 – 10+125	lewa
11+050 – 12+275	lewa
13+525 – 14+300	lewa
15+975 – 16+350	lewa
16+850 – 22+525	lewa
23+175 – 23+475	lewa
23+825 – 24+075	lewa
24+175 – 24+500	lewa
24+900 – 25+250	lewa
25+525 – 25+825	lewa
26+300 – 27+725	lewa
28+550 – 28+900	lewa
29+625 – 29+750	lewa
0+725 – 2+050	prawa
2+300 – 2+425	prawa
3+000 – 5+500	prawa
5+650 – 7+575	prawa
7+725 - 10+125	prawa
10+575 – 10+825	prawa
11+200 – 12+250	prawa
12+750 – 13+050	prawa
13+525 – 13+900	prawa
14+550 – 14+625	prawa
14+675 – 14+925	prawa
15+425 – 15+725	prawa
15+975 – 16+425	prawa
16+900 – 22+525	prawa
23+675 – 24+075	prawa
24+250 – 24+475	prawa
24+900 – 25+100	prawa
26+600 – 27+725	prawa
28+550 – 29+050	prawa
29+875 – 30+150	prawa

Ogrodzenia winny spełniać następujące parametry i wymagania:

- a) wysokość części nadziemnej co najmniej 50 cm n.p.t.;
 - 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) być wykonane z materiału umożliwiającego odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do jego fałdowania;
 - e) zakończenie ogrodzenia w kształcie litery U
- 37) Prace, o których mowa w punkcie 36 wykonać przed rozpoczęciem wiosennego sezonu migracji a ogrodzenie utrzymywać we właściwym stanie w całym okresie aktywności płazów, tj. do końca października oraz do momentu zakończenia prac realizacyjnych.
 - 38) Wykonać co najmniej dwie platformy gniazdowe dla bociana czarnego w odpowiednich dla gatunku siedliskach wyznaczonych w porozumieniu z Nadleśnictwem Przedborów i co najmniej trzy platformy gniazdowe dla bielika w odpowiednich dla gatunku siedliskach wyznaczonych w porozumieniu z Nadleśnictwem Antonin.
 - 39) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, obejmujący w szczególności: kontrolę nad realizacją prac uwzględniających metaplantację gatunków chronionych, 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.
 - 40) Prowadzić bieżącą kontrolę techniczną i utrzymania wszystkich przejść dla zwierząt dużych i średnich co najmniej raz w roku, wczesną wiosną – najpóźniej do końca kwietnia, obejmującą następujący zakres:
 - kontrola drożności dolnych przejść - usuwanie wszystkich przeszkód ograniczających przepustowość ekologiczną obiektu;
 - kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stosy gałęzi) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności;
 - kontrola intensywności penetracji przez ludzi powierzchni przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt.
 - 41) Prowadzić bieżącą kontrolę techniczną i utrzymanie wszystkich przejść dla zwierząt małych i przepustów dla płazów, co najmniej 3 razy w ciągu roku – pierwsza kontrola wczesną wiosną – najpóźniej do 15 kwietnia, obejmującą następujący zakres:
 - kontrola szczelności wygradzeń ochronno-naprowadzających i funkcjonalności najść na przejście;
 - kontrola drożności przepustów - usuwanie materiałów blokujących światło obiektu i przepustowość ekologiczną;
 - kontrola wszystkich elementów stanowiących mikrosiedliska (karpy korzeniowe, kłody, konary, stosy gałęzi) - ocena stanu pod kątem stopnia rozkładu biologicznego oraz przemieszczenia w wyniku wpływu warunków atmosferycznych i ludzkiej działalności.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne w lokalizacji i o parametrach nie mniejszych niż określonych w tabeli 2:

Tabela 2

Ozn. ekranu	w km drogi ekspresowej S11	Strona drogi	Wysokość [m]	Długość [m]	Klasa izolacyjności	Klasa pochłaniania		
						Strona wew. – od strony drogi S11	Strona zew. (ściana tylna)	
Projektowana droga ekspresowa S11								
E01	0+633 – 0+773	lewa	5,0	141	B3	A3	A3	
E02	5+810 – 5+962	prawa	3,0	150	B3	A3	A3	
E03	16+817 – 16+936	prawa	3,0	119	B3	A3	A3	
E04	17+093 – 17+257	prawa	4,0	165	B3	A3	A3	
E05	17+220 – 17+426	lewa	4,5	205	B3	A3	A3	
E06	18+984 – 19+111	prawa	3,0	128	B3	A3	A3	
E07	19+220 – 19+376	prawa	3,0	157	B3	A3	A3	
E08	19+551 – 19+666	prawa	3,0	115	B3	A3	A3	
E09	20+600 – 20+741	lewa	3,0	142	B3	A3	A3	
E10	26+843 – 26+951	prawa	3,0	108	B3	A3	A3	
E11	26+915 – 27+015	lewa	3,0	100	B3	A3	A3	
Obwodnica Kępna – dobudowa drugiej jezdni S11								
EOK01	2+797 – 3+034	prawa	2,0	244	B3	A3	A3	

Stronę drogi określono zgodnie z rosnącym kilometrażem, tj. od północy w kierunku południowym.

Minimalna wymagana klasa pochłaniania oraz izolacyjności akustycznej ekranów określona została zgodnie z normami PN-EN 1793-1:2017-05 i PN-EN 1793-2:2018-08. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.

Ekranu wzdłuż planowanej drogi S11 zlokalizować w odległości do 2,5 m od krawędzi zewnętrznej pasa awaryjnego jezdni jak najbliższej układu drogowego (krawędzi jezdni), który ekranują. W przypadku ekranów E01, E05 i E08, w zależności od geometrii drogi i terenu, dopuszcza się większą odległość odpowiednio do: 8 m, 9,5 m i 10,5 m.

- 2) Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.
- 3) Zapewnić, szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
- 4) Pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne ekrany akustyczne: po lewej stronie drogi S11 na odcinku od km 9+491 do km 9+586, od km 10+601 do km 10+701, od km 22+200 do km 22+40 oraz po prawej stronie drogi S11 na odcinku od km 22+300 do 22+500 jak również rezerwę terenu pod ewentualne wydłużenie ekranów akustycznych: E03 na odcinku od km 16+936 (koniec ekranu) do km 16+960, ekranu E04 na odcinku od km 17+050 do km 17+093 (początek ekranu), ekranu E09 na odcinku od km 20+550 do 20+600 (początek ekranu), ekranu E10 na odcinku od km 26+800 do km 26+843 (początek ekranu) oraz ekranu EOK01 na odcinkach od 2+730 do 2+797 (początek ekranu) i od 3+034 (koniec ekranu) do km 3+070.
- 5) Ekranu akustyczne oraz ekrany przeciwołnieniowe na przejściach górnych dla zwierząt od strony przejścia obsadzić roślinnością, w szczególności pnączami.
- 6) Zapewnić zaopatrzenie MOPu w wodę z sieci wodociągowej.
- 7) Zaprojektować oczyszczalnię ścieków pochodzących z węzła sanitarnego MOPu.
- 8) Dla odwodnienia całego terenu MOP zaprojektować szczelny system kanalizacji deszczowej, zakończony urządzeniami podczyszczającymi w postaci osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych.

- 9) Zaprojektować takie zabezpieczenia korpusu drogi przed napływem wód gruntowych, które nie wpłyną trwale i negatywnie na istniejące stosunki wodne.
- 10) Zaprojektować takie rozwiązania geoinżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu obiektów budowlanych.
- 11) Odwodnienie zaprojektować z wykorzystaniem, w szczególności rowów drogowych; odcinków szczelnej kanalizacji deszczowej; zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych z przelewem do cieków lub urządzeń wodnych.
- 12) Na odcinku od 0+000 do 22+800 zaprojektować całkowicie szczelny system odwodnienia planowanego układu drogowego, w tym szczelne rowy drogowe i szczelne zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne.
- 13) Zrzuty wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia planowanego układu drogowego prowadzić z zastosowaniem regulatorów przepływu dostosowanych do obliczeń przepustowości odbiorników.
- 14) Przed wszystkimi odbiornikami ostatecznymi zastosować odcinające odpływ zamknięcia/zasuwy awaryjne.
- 15) W systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną, w szczególności studnie wpustowe z osadnikiem, osadniki zawieszin, oraz zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne. Osadniki zawieszin zaprojektować bezwzględnie, przed każdym odbiornikiem ostatecznym. Ww. urządzenia tak dobrać, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji.
- 16) Przed wylotami z systemu odwodnienia planowanego układu drogowego do rzek Złotnica, Dopływ ze Szklarki Myślniewskiej oraz Dopływu z Rojowa, oprócz wymienionych w punktach 11-15 rozwiązań, zaprojektować separatory substancji ropopochodnych.
- 17) Przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne, w tym drenarskie, w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmieniający istniejących stosunków wodnych.
- 18) Zachować dotychczasowe parametry hydromorfologiczne przebudowywanych cieków naturalnych. Skarpy oraz dno koryt regulowanych cieków umocnić i zabezpieczyć przed erozją, niszczeniem i rozmywaniem poprzez stosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych.
- 19) W lokalizacjach wskazanych w tabeli 3 zaprojektować zastępcze zbiorniki dla płązów:

Tabela 3

Lp.	Kilometraż (strona)	Minimalna powierzchnia (m ²)
1	1+150P	600
2	1+225P	600
3	5+975L	2500
4	6+040P	1200
5	6+200P	1000
6	6+300L	1500
7	6+800L	1000

P – strona prawa, L – strona lewa, drogi zgodnie z rosnącym kilometrażem, tj. od północy w kierunku południowym.

- 20) Zbiorniki, o których mowa w punkcie 19 wykonać z zachowaniem następujących parametrów i wymagań:
 - ukształtować w sposób zapewniający zróżnicowanie ich głębokości poprzez wykonanie tzw. podwodnych wzniesień;
 - maksymalna głębokość każdego zbiornika 120 – 150 cm;
 - największą powierzchnię dna zbiornika powinny zajmować płycizny do 30 cm głębokości;
 - dno zbiornika wyprofilować tak, by po stronie przeciwnej w stosunku do drogi uzyskać nachylenie 1:20 - 1:10;

- brzegi i dno od strony realizowanej drogi wykonać jako strome o nachyleniu 1:2;
 - zbiorniki pozostawić do spontanicznej sukcesji.
- 21) Wszystkie zbiorniki retencyjno-infiltracyjne szczelnie wygradzić stałym ogrodzeniem herpetologicznym.
- 22) Przy umacnianiu koryta w okolicy mostów 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.
- 23) Zaprojektować i zbudować obiekty inżynierskie pełniące funkcję przejść dla zwierząt wymienione w tabeli 4.

Tabela 4

Lp.	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przejścia dla zwierząt (stref dostępnych dla zwierząt)	Orientacyjna, przewidywana długość przejścia [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty
1	WD/Pzg-1.1	Przejście górne dla dużych zwierząt	1+126	56 m	70	- (stosunek szerokości do długości $\geq 0,8$)
2	MS/PZ-4.1/L	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekami	4+065	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 10,5 szerokości (po każdej stronie cieku). Wysokość co najmniej 5 m.	31	$\geq 1,5$
3	MS/PZ-4.1/P	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekami	4+065	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 10,5 m szerokości (po każdej stronie cieku). Wysokość co najmniej 5 m.		
4	ES-6.1/L	Przejście dolne dla dużych i małych zwierząt zespolone z ciekami wodnym oraz linią kolejową nr 272	6+131	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 11,5 m szerokości (po każdej stronie cieku). Rozpiętość teoretyczna przęsła - 45,0 m. Wysokość co najmniej 5 m.	34	$\geq 1,5$
5	ES-6.1/P	Przejście dolne dla dużych i małych zwierząt, ciekami wodnymi, kanałem oraz linią kolejową nr 272	6+131	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 11,5 m szerokości (po każdej stronie cieku). Rozpiętość teoretyczna przęsła - 45,0 m. Wysokość co najmniej 5 m.		
6	WD/Pzg-12.4	Przejście górne dla dużych zwierząt	12+350	50 m	65,2	- (stosunek szerokości do długości $\geq 0,8$)
7	MS/PZ-13.6/L	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekami	13+638	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 10 m szerokości (po każdej stronie). Wysokość co najmniej 5 m.	29	$\geq 1,5$

Lp.	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przejścia dla zwierząt (stref dostępnych dla zwierząt)	Orientacyjna, przewidywana długość przejścia [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty
8	MS/PZ-13.6/P	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim	13+638	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 10 m szerokości (po każdej stronie). Wysokość co najmniej 5 m.	29	≥1,5
9	WS/PZ-16.1/L	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim	16+079	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 10 m szerokości (po każdej stronie). Wysokość co najmniej 5 m.		
10	WS/PZ-16.1/P	Przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim	16+079	Co najmniej 2x szerokość cieku po każdej stronie, nie mniej niż 10 m szerokości (po każdej stronie). Wysokość co najmniej 5 m.		
11	MS/PS-19.1/L	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim	19+155	Co najmniej 5 m szerokości (po obu stronach cieku). Wysokość co najmniej 3,5 m.	29	≥0,7
12	MS/PS-19.1/P	Przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim	19+155	Co najmniej 5 m szerokości (po obu stronach cieku). Wysokość co najmniej 3,5 m.		
13	MS/PS-22.2/L	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim oraz drogą	22+246	Co najmniej 5 m szerokości (po obu stronach cieku). Wysokość co najmniej 4,5 m.	29	≥0,7
14	MS/PS-22.2/P	Przejście dla średnich zwierząt zespolone z ciekim oraz drogą	22+246	Co najmniej 5 m szerokości (po obu stronach cieku). Wysokość co najmniej 4,5 m.		
15	WS/PZ/PG-23.9/L	Przejście dolne dla dużych zwierząt zintegrowane z drogą	23+943	Co najmniej 5 m szerokości (po obu stronach drogi). Wysokość co najmniej 4,5 m.	30	≥1,5
16	WS/PZ/PG-23.9/P	Przejście dolne dla dużych zwierząt zintegrowane z drogą	23+943	Co najmniej 5 m szerokości (po obu stronach drogi). Wysokość co najmniej 4,5 m.		
17	WS/PM/PG-25.0/L	Przejście suche dla małych zwierząt zintegrowane z drogą	24+993	1 m szerokości (po obu stronach drogi)	29	≥0,07

Lp.	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przejścia dla zwierząt (stref dostępnych dla zwierząt)	Orientacyjna, przewidywana długość przejścia [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty
18	WS/PM/PG-25.0/P	Przejście suche dla małych zwierząt zintegrowane z drogą	24+993	1 m szerokości (po obu stronach drogi)	29	≥0,07
19	WS/PM/PG-27.1/L	Przejście suche dla małych zwierząt zintegrowane z drogą	27+144	1 m szerokości (po obu stronach drogi)		
20	WS/PM/PG-27.1/P	Przejście suche dla małych zwierząt zintegrowane z drogą	27+144	1 m szerokości (po obu stronach drogi)		
21	WD/PZg/PG-28.7	Przejście górne dla dużych zwierząt zespolone z przejazdem gospodarczym o nawierzchni z kruszywa	28+726	56 m	70	≥1,5

24) Zaprojektować i zbudować przepusty/przejścia dla zwierząt małych wymienione w tabeli 5

Tabela 5

Lp.	Oznaczenie	Typ	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przepustu (szerokość x wysokość) [m]	Orientacyjna długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	Półki dla zwierząt
1	PZ/PH-1.9	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	1+949	3,0 x 1,5	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
2	PZ/PH-1.9a	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	1+949 (P)	2,0 x 1,5	17	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
3	PZ-4.6	przejście dla małych zwierząt i płazów	4+600	2,0 x 1,5	37	≥0,07	-

Lp.	Oznaczenie	Typ	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przepustu (szerokość x wysokość) [m]	Orientacyjna długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	Półki dla zwierząt
4	PZ/PH-4.8	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	4+812	3,0 x 2,0	35	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
5	PZ/PH-6.1	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	6+065	4,5 x 1,5	34	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
6	PZ-6.3	przejście dla małych zwierząt i płazów	6+325	2,0 x 1,5	34	≥0,07	-
7	PZ/PH-6.6	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	6+587	6,5 x 3,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.1 m każda
8	PZ/PH-7.1	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	7+107	4,0 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
9	PZ/PH-7.2 (węzły v1)	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	7+210 (P)	1,5 x 1,5	18	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
10	PZ/PH-8.1	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	8+101	3,0 x 1,5	34	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
11	PZ/PH-8.3	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	8+304	3,5 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
12	PZ-8.4	przejście dla małych zwierząt i płazów	8+390	2,0 x 1,5	34	≥0,07	-
13	PZ/PH-8.5	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	8+481	3,0 x 1,5	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda

Lp.	Oznaczenie	Typ	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przepustu (szerokość x wysokość) [m]	Orientacyjna długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	Półki dla zwierząt
14	PZ-8.6	przejście dla małych zwierząt i płazów	8+580	2,0 x 1,5	34	≥0,07	-
15	PZ-8.7	przejście dla małych zwierząt i płazów	8+680	2,0 x 1,5	33	≥0,07	-
16	PZ/PH-8.9	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	8+926	9,0 x 3,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
17	PZ/PH-9.2	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	9+203 (L)	8,0 x 3,0	17	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
18	PZ/PH-9.6	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	9+655	3,5 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.1 m każda
19	PZ/PH-11.3	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	11+289	3,0 x 1,5	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
20	PZ/PH-11.6	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	11+665	3,0 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
21	PZ/PH-17.1	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	17+123	5,0 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer. 1 m z zachowaniem co najmniej 1,5 m przestrzeni od półki do spodu konstrukcji
22	PZ/PH-18.6	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	18+590 (L)	5,0 x 2,0	17	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda

Lp.	Oznaczenie	Typ	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przepustu (szerokość x wysokość) [m]	Orientacyjna długość [m]	Minimalny współczynnik ciasnoty	Półki dla zwierząt
23	PZ/PH-20.7	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	20+719	7,5 x 2,5	33	≥0,07	półki dwustronne o szer. 1 m z zachowaniem co najmniej 1,5 m przestrzeni od półki do spodu konstrukcji
24	PZ-20.8 a	Przejście dla płazów	20+828 (L)	1 x 0,75	12	≥0,07	-
25	PZ/PH-21.6	przejście dla małych zwierząt i płazów na cieku/rowie	21+626	5,0 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer. 1 m z zachowaniem co najmniej 1,5 m przestrzeni od półki do spodu konstrukcji
26	PZ-21.8	przejście dla małych zwierząt i płazów	21+800	2,0 x 1,0	34	≥0,07	-
27	PH-21.9	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	21+951	4,0 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
28	PH-24.4	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	24+376	2,5 x 2,0	33	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda
29	Adaptacja istniejącego przepustu	przepust na cieku/rowie – dostosowany do migracji małych zwierząt	30+107	-	-	≥0,07	półki dwustronne o szer.0.5 m każda

25) Obiekty inżynierskie rozbudowywane w ramach dobudowy drugiej jezdni na istniejącej obwodnicy Kępna dostosować do funkcji przejść dla zwierząt w zakresie określonym w tabeli 6

Tabela 6

Lp.	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Kilometraż (+/- 50 m)	Minimalne parametry przejścia szer. x wys. [m]
1	MS/PZ-2.2-R/L	Rozbudowa obiektu MS-10.7	2+195	przejście dolne dla dużych zwierząt 5x4 m, z obustronnymi półkami
2	MS/PM-2.4-R/L	Rozbudowa obiektu MS-10.9	2+386	przejście dla małych zwierząt 2x1,5 m, z obustronnymi półkami
3	PZ/PH-2.5-R/L	Rozbudowa przepustu PHZP-02	2+520	przejście dla małych zwierząt 0,75x1,5 m, z obustronnymi półkami
4	PZ/PH-2.6-R/L	Rozbudowa przepustu PHZP-03a	2+626	przejście dla małych zwierząt 0,75x1,5 m, z obustronnymi półkami

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

- a) przy projektowaniu przejść dolnych zespolonych z mostami zapewnić następujące warunki:
 - suche półki wykonać poza zasięgiem wody średniej;
 - półki ziemne połączyć z nurtem cieku poprzez łagodnie nachylone skarpy (nachylenie $\leq 1:2$);
 - powierzchnię suchych półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych, z wykluczeniem stosowania kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych;
 - dopuszcza się zróżnicowanie rzędnej półek w strefach dostępnych dla zwierząt pod warunkiem, że w każdym punkcie zostanie zachowana wymagana wysokość minimalna przejścia;
 - zakończenia półek w pełni połączyć z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie wszystkich gatunków zwierząt; końcowe odcinki półek powinny posiadać przebieg bez gwałtownych załamania w pionie i poziomie;
 - w przypadku gdy do cieku zlokalizowanego w strefie najści uchożą rowy odwodnieniowe skanalizować ujściowe odcinki otwartych rowów na całej szerokości przejścia lub zastosować szczelne przykrycia;
 - koryta cieków zlokalizować w centralnej części przejścia;
 - koryta cieków naturalnych pozostawić w niezmienionym przebiegu;
 - koryta cieków sztucznych takich jak rowy i kanały, pod obiektem pozostawić gruntowe, bez umocnień utrudniających przemieszczanie się małych zwierząt w poprzek koryta oraz pomiędzy nurtem cieku i suchymi półkami;
 - umacnianie skarp rowów i nasypów położonych w strefach dostępnych dla zwierząt prowadzić z wykorzystaniem metod biologicznych oraz geosyntetyków z docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; unikać betonowania skarp, w ostateczności stosować ażurowe płyty betonowe o dużych oczkach umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności;
- b) w bezpośrednim sąsiedztwie przejść odtworzyć warunki glebowe umożliwiające rozwój roślinności, o składzie gatunkowym i strukturze zbliżonych do zbiorowisk roślinnych występujących w otoczeniu przejścia;
- c) na powierzchni i w strefach naprowadzania zwierząt zrezygnować z lokalizowania otwartych obiektów odwodnieniowych – zwłaszcza studni wpadowych, osadników;
- d) ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączyć szczelnie ze ścianami przejść dolnych i ekranami przeciwosłnieniowymi przejść górnych;
- e) w obrębie przejść dla zwierząt dużych i średnich wykonać ekrany przeciwosłnieniowe w postaci drewnianego, szczelnego parkanu o wysokości minimum 2,4 m, ograniczającego przenikanie światła z drogi w otoczenie przejść.

- Przy przejściach dolnych ekrany zlokalizować obustronnie wzdłuż jezdni drogi, na długości przejścia oraz min. 50 m poza jego granicami, w obu kierunkach. Przy przejściach górnych ekrany zrealizować wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejść do końca najść ziemnych. Ekranu połączyć szczelnie z ogrodzeniem ochronnym;
- f) w rejonie przejść dla zwierząt dużych i średnich unikać oświetlenia jezdni w odległości min. 200 m od najścia na przejście. W miejscach, gdzie konieczne będzie lokalizacja oświetlenia w mniejszej odległości należy:
- w rejonie górnych przejść dla zwierząt, na odcinku 200 m przed i za końcem najść na przejście, zastosować latarnie o wysokości maksymalnie 10 m n.p.t., a oświetlenie ukierunkować wyłącznie na jezdnię poprzez stosowanie opraw kierunkowych uniemożliwiających rozpraszanie światła do tyłu,
 - w rejonie dolnych przejść dla dużych lub średnich zwierząt, na odcinku 200 m przed i za końcem najść na przejście, oświetlenie ukierunkować wyłącznie na jezdnię poprzez stosowanie opraw kierunkowych uniemożliwiających rozpraszanie światła do tyłu.
- g) powierzchnię przejść pokryć wyrównaną warstwą urodzajnego gruntu o miąższości min. 30 cm na przejściach górnych i min. 15 cm na przejściach dolnych w sposób umożliwiający rozwój roślinności;
- h) powierzchnię przejścia górnego oraz strefy naprowadzania zagospodarować poprzez wyłożenie karp korzeniowych, kłód i/lub stosów drewna, uniemożliwiających dostęp pojazdom;
- i) przy podstawach najść obiektu górnego i wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejść dolnych wyłożyć rzędy głazów, o średnicy min. 60 cm, w odstępach max. 80 cm, zapobiegających niepożądanym aktywności ludzi na powierzchni przejść;
- j) roślinność na powierzchni przejść oraz w ich otoczeniu powinna spełniać następujące wymagania:
- na powierzchni przejść górnych i pod powierzchnią przejść dolnych, w zasięgu strefy usłonecznionej, dokonać wysiewu gatunków traw o średnim i wysokim pokroju;
 - na ogrodzeniach ochronnych na powierzchni przejść górnych oraz w obszarach najść wykonać nasadzenia pnączy z uwzględnieniem dobrych praktyk w tym zakresie;
 - na całej powierzchni przejść górnych oraz w strefach krawędziowych usłonecznionych przejść dolnych, wykonać nasadzenia krzewów oraz bylin, pojedynczo i w grupach;
 - wzdłuż ogrodzenia drogi, na odcinkach o długości minimum 50 m w każdą stronę od krawędzi przejść górnych wykonać nasadzenia krzewów łączących się z nasadzeniami wzdłuż osłon antyolśnieniowych na najściach i na powierzchni przejść górnych;
 - wzdłuż ogrodzenia drogi, na odcinkach o długości minimum 50 m w każdą stronę od krawędzi przejść dolnych, wykonać nasadzenia krzewów, łączących się z czołem przejść dolnych;
 - w obszarze najść przejść górnych i dojeżdżając do przejść dolnych wykonać nasadzenia drzew i krzewów tworzące ciągłe lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia, z uwzględnieniem gatunków stanowiących atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania np. dzikie odmiany drzew owocowych;
 - na powierzchni przejść górnych, pasy o szerokości ok 2,5 m wzdłuż ekranów przeciwołśnieniowych obsiać mieszanką traw lub traw i roślin motylkowych i utrzymywać w stanie niezakrzewionym i niezadrzewionym. Pasy wykaszć regularnie, przynajmniej raz w roku, poza sezonem lęgowym ptaków, z pozostawieniem biomasy w miejscu ścięcia;
 - w obrębie przejść dolnych dla zwierząt dużych i średnich zaprojektować zieleń w sposób ułatwiający migracje nietoperzy, tj. doprowadzić zieleń pod przejście w sposób wymuszający obniżenie wysokości lotu.

- 27) Teren w obrębie przejść dla małych zwierząt i płazów zagospodarować według poniższych zasad:
- przejścia wyposażyć w skrzydełka zintegrowane szczelnie i stabilnie z półką ziemną o kącie odgięcia zbliżonym do 45° i odcinkowymi ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi;
 - powierzchnię przepustów suchych i półek przepustów 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;
 - półki w przejściach zespolonych z ciekami wykonać jako gruntowe, wsparte na dnie przepustu lub z gabionów szczelnie pokrytych gruntem i połączone z otoczeniem przez ich odpowiednie przedłużenie do miejsc o swobodnym dostępie zwierząt;
 - dopuszcza się zróżnicowanie rzędnej półek w strefach dostępnych dla zwierząt pod warunkiem, że w każdym punkcie zostanie zachowana wymagana wysokość minimalna przejścia;
 - 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;
 - w przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia przy przepustach, zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów, w szczególności kraty lub płyty zapewniające szczelność ogrodzeń i ich odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody, bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia.
 - drogi serwisowe przy przejściach dla płazów wykonać jako drogi gruntowe lub drogi szutrowe;
- 28) Na potrzeby przewidywanego oświetlenia drogi zastosować źródła światła jak najmniej przyciągające owady, tj. oświetlenie bliższe barwie pomarańczowej, o niskiej emisji UV. W obszarze intensywnych przelotów nietoperzy tj. na wysokości odcinka w km 0+525 – 6+400, w miejscach gdzie przewiduje się realizację oświetlenia drogowego, dla ograniczenia emisji światła na tereny otaczające, zastosować oprawy kierunkowe oświetlające jedynie określony obiekt/obszar, bez rozpraszania światła do tyłu.
- 29) Drogę wyposażyć w obustronne ogrodzenie o wysokości co najmniej 240 cm n.p.t. na całej długości drogi wraz z obszarami węzłów, 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:
- zapewnić szczelne, trwałe połączenia ogrodzenia z ekranami antyolśnieniowymi górnych przejść dla zwierząt i ścianami przyczółków przejść dolnych;
 - 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 nadziemnej ogrodzenia;
 - ogrodzenia prowadzić w planie wzdłuż długich odcinków prostych i unikać pojedynczych załamań przebiegu $> 15^\circ$ – zwłaszcza w strefach naprowadzania zwierząt do przejść.
- 30) Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów wzdłuż planowanej trasy głównej na długości 100 m w każdą stronę od przejść (przepustów) dla zwierząt małych (w tym płazów), przejść dla zwierząt średnich oraz przejść dla zwierząt dużych oraz wzdłuż planowanej trasy głównej na długości 100 m w każdą stronę od zbiorników retencyjnych oraz zbiorników zastępczych dla płazów.
- 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 $45-90^\circ$. Na odcinkach sąsiadujących z godowiskami płazów, tj. do 500 m od miejsc rozrodu,

- ogrodzenie wykonać z pełnych prefabrykatów; dopuszcza się zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej o wielkości oczek nie większych niż 0,5 x 0,5 cm w miejscach przekraczania rowów odwodnieniowych oraz poza odcinkami sąsiadującymi z godowiskami;
- b) ogrodzenie wyposażać w stopę równoległą do podłoża (bieżnie), która ułatwi wędrówkę płazów wzdłuż ogrodzenia oraz ograniczy przerastanie ogrodzenia przez roślinność zielną, a w przypadku, gdy zakończenia ogrodzeń nie są połączone z obiektami, w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników tzw. zawrotkę;
 - c) ogrodzenia ochronno-naprowadzające połączyć szczelnie ze ścianami przejść dolnych i ekranami przeciwołnieniowymi przejść górnych. W przypadku przekraczania otwartych rowów przez ogrodzenia przy przepustach zastosować dodatkowe zabezpieczenia w korytach rowów zapewniające szczelność dla płazów i odporność na uszkodzenia przez wezbrany nurt wody, bez obniżania wysokości części nadziemnej ogrodzenia;
 - d) przy bramach wjazdowych i furtkach dla obsługi zastosować dodatkowe rozwiązania w postaci montażu ruchomych odcinków ogrodzeń na skrzydłach bram i furtek, dociskanych przy zamykaniu do krawężników oporowych (uszczelki gumowych na styku ogrodzeń i krawężników).
- 31) Wszystkie obiekty odwodnieniowe odpowiednio zabezpieczyć przed przenikaniem zwierząt do ich wnętrza, z uwzględnieniem następujących wymagań:
- a) studnie wpadowe i separatory zlokalizować za linią ogrodzenia ochronnego od strony drogi;
 - b) studnie i komory separatorów zabezpieczyć szczelnymi pokrywami górnymi z dopasowanymi szczelnie włazami rewizyjnymi;
 - c) studnie wpadowe, które w szczególnych przypadkach, zlokalizowane będą przed ogrodzeniem ochronnym, 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 wyposażać w zabezpieczenia zatrzymujące płazy w obrębie wpustu i pozwalające im na samodzielne wychodzenie.
- 32) Jednotorową linię elektroenergetyczną 110 kV relacji Kępno – Ostrzeszów przebudować w liniach rozgraniczających drogi ekspresowej S11.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.
- Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.
- Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

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

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

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

a) dla przejść dla zwierząt dużych i średnich WD/Pzg-1.1, MS/PZ-4.1 ES-6.1 WD/Pzg-12.4, MS/PZ-13.6, WS/PZ-16.1, MS/PS-19.1, MS/PS-22.2, WS/PZ/PG-23.9, WD/PZg/PG-28.7 wykonać 1 kontrolę w każdym miesiącu trwania monitoringu, obejmującą:

- identyfikację tropów zwierząt na całej powierzchni przejścia i w bezpośrednim sąsiedztwie (50 m od osi przejścia w każdą stronę) - tropienia zimowe prowadzić po świeżych opadach śniegu, jeśli wystąpią;
- identyfikację odchodów i śladów żerowania zwierząt na powierzchni przejścia i w bezpośrednim sąsiedztwie, tj. do 50 m od osi przejścia w każdą stronę.

b) dla przejść dla płazów: PZ/PH-6.6, PZ/PH-8.3, PZ/PH-17.1, PZ/PH-20.7, PZ/PH-21.6, w terminach 15.III – 30.IV oraz 15.VIII – 30.IX każdego roku monitoringu wykonać 1 kontrolę co 7 dni obejmującą bezpośrednie obserwacje migrujących osobników;

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.

3. W ciągu kolejnych trzech sezonów wegetacyjnych po przeniesieniu pełnika europejskiego *Trollius europaeus* i kosańca syberyjskiego *Iris sibirica*, kontrolować udatność przeprowadzonego zabiegu. Sprawozdanie z wykonania działania wraz z oceną udatności, identyfikacją zagrożeń dla funkcjonowania roślin na nowych stanowiskach i propozycją działań złożyć do tutejszego organu po każdym sezonie wegetacyjnym do końca roku kalendarzowego.

4. Wykonać piezometry i prowadzić monitoring jakości i ilości wód podziemnych w poniższych lokalizacjach:

- w kilometrze 5+100-6+900 w okolicy miejscowości Antonin w pobliżu Jeziora Szperek, stawów hodowlanych w kilometrze 6+100 i ich dopływów,
- w kilometrze 13+000-13+800 w sąsiedztwie Dopływu spod Rojowa przepływającego przez strefę ochrony pośredniej ujęcia Szklarka,
- w kilometrze 17+000-18+100 w miejscu przekraczania rzeki Złotnicy przepływającej przez strefę ochrony pośredniej ujęcia Olszyce,
- w kilometrze 18+100-20+800 wzdłuż rzeki Złotnicy, ze szczególnym uwzględnieniem stawów hodowlanych w kilometrze 18+500.

Szczegółowy projekt monitoringu przedstawić na etapie ponownej oceny z uwzględnieniem następujących wymagań:

- na wskazanych odcinkach zaprojektować monitoring w układzie jednego piezometru na dopływie wód na teren inwestycji i co najmniej dwóch piezometrów na kierunku odpływu wód z terenu przedsięwzięcia;
- piezometry zlokalizować i wykonać w taki sposób, aby w okresie planowanego monitoringu mogły być dostępne do pomiarów, zabezpieczone przed dostępem osób trzecich i ryzykiem zanieczyszczenia oraz zawsze ujmować poziom wód gruntowych uwzględniając sezonową amplitudę wahań zwierciadła;

- zakresem badań jakościowych objąć: odczyn pH; twardość ogólną; utlenialność (ChZTMn); chemiczne zapotrzebowanie na tlen (ChZTCr); wskaźniki nieorganiczne: chlorki, siarczany, azotany, amoniak; metale: ołów, kadm, cynk, chrom ogólny, kobalt, żelazo, mangan; lotne węglowodory aromatyczne (BTEX); węglowodory ropopochodne; wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA);
- monitoring prowadzić od dnia oddania odcinka drogi ekspresowej do użytku przez okres 10 lat, przy czym pomiar położenia zwierciadła wód gruntowych we wszystkich piezometrach prowadzić co roku, natomiast pomiar jakościowy 1 raz na 2 lata o ile nie będzie przekroczeń mierzonych substancji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń zwiększyć odpowiednio częstotliwość pomiarów. Pierwszy pomiar wykonać jako stan zerowy przed oddaniem do użytkowania obiektu.

Wyniki monitoringu, w ciągu trzech miesięcy od zakończenia każdego roku monitoringu, przysyłać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym. W każdorazowym sprawozdaniu z monitoringu zawrzeć analizę słowną wyników z porównaniem do odpowiednich przepisów prawa, a w przypadku wykrycia przekroczeń mierzonych substancji, ustalić przyczynę oraz zaproponować odpowiednie działania minimalizujące skutki dla środowiska. W ostatnim monitoringu zawrzeć podsumowanie całego okresu monitorowania.

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

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

- wpływu na cele ochrony obszarów Natura 2000, mając na względzie planowane zmiany i nowe opracowania w odniesieniu do celów działań ochronnych w dokumentach planistycznych dla obszarów położonych w promieniu do 5 km od granic przedsięwzięcia lub określone w tymczasowych celach ochrony;
- szczegółowego rozpoznania w zakresie występowania i aktywności zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem wilka, łosia, dużych i średnich kopytnych oraz płazów wraz z weryfikacją wyznaczonych szlaków migracji;
- ponownej weryfikacji lokalizacji i parametrów obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt wraz z uwzględnieniem odpowiedniego sposobu zagospodarowania otoczenia przejść zapewniającego ich funkcjonalność, w szczególności w odniesieniu do projektowanego systemu odwodnienia, lokalizacji i parametrów dróg technicznych i dojazdowych, lokalizacji stałych wygradzeń ochronno-naprowadzających, mając na względzie najlepsze praktyki w tym zakresie;
- rozwiązań projektowych systemu odwodnienia drogi, wskazania lokalizacji i rodzaju urządzeń podczyszczających i ich parametrów w oparciu o dane dotyczące występowania zanieczyszczeń wód opadowych i roztopowych oraz obliczenia, a także wskazania odbiorników odprowadzanych wód opadowych i roztopowych;
- uszczegółowienia sposobu odwodnienia planowanego układu drogowego na odcinku kolizji z głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E);
- uszczegółowienia charakteru wykonywanych prac i planowanych do użycia materiałów związanych z przełożeniem cieków oraz analizy wpływu regulacji cieków na środowisko wodne i organizmy od wód zależne;
- uszczegółowienia planowanych rozwiązań projektowych związanych z gospodarką wodno-ściekową z miejsc obsługi podróżnych, w tym sposób dostarczania wody oraz odprowadzania ścieków bytowych, odprowadzania wód opadowych i roztopowych, ich podczyszczania, odbiorników, organizacji i rozwiązań dotyczących wydzielonego stanowiska postojowego dla samochodów przewożących substancje niebezpieczne;

- uszczegółowienia sposobu posadowienia obiektów inżynierskich wraz z określeniem maksymalnej głębokości wykopów w odniesieniu do położenia zwierciadła wód gruntowych, wskazania konieczności wymiany gruntów bądź ich wzmocnienia, a także określenia miejsc, w których następować będzie odwodnienie wykopów budowlanych i wskazania sposobu zagospodarowania wód z odwodnienia;
- uszczegółowienia informacji o odcinkach drogi przebiegających przez obszary o płytkim występowaniu wód gruntowych;
- uszczegółowienia informacji o niwelecie planowanej drogi i identyfikacji miejsc wymagających ewentualnie stałego obniżenia zwierciadła wód gruntowych, a także przyjętych rozwiązaniach zabezpieczających korpus drogi przed napływem wód gruntowych;
- zweryfikowania lokalizacji przedsięwzięcia względem stref ochronnych ujęć wód, które mogły w między czasie zostać ustanowione na podstawie art. 133 w związku z art. 551 ust. 2 ustawy Prawo wodne i w razie potrzeby dostosowania rozwiązań projektowych do zakazów lub nakazów wynikających z aktów ustanawiających te strefy.

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, w szczególności w zakresie ochrony przed hałasem, ochrony powietrza i gospodarki wodnej.

Analizę wykonać po 12 miesiącach od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie 24 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania.

W zakresie oddziaływania akustycznego, w szczególności: wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej, dla ochrony których projektuje się ekrany akustyczne oraz pozostawia się rezerwę terenu. Pomiary przeprowadzić dla najbardziej niekorzystnej doby. Otrzymane wyniki odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić lokalizację określoną w tabeli 7.

Tabela 7

Oznaczenie przekroju	Lokalizacja	Kilometraż orientacyjny S11	Strona drogi
1	Strugi 3, gm. Przygodzice	0+699	lewa
2	Mikstacka 24, Antonin	5+867	prawa
-	Działka o numerze ewidencyjnym 108, obręb Bledzianów, gm. Ostrzeszów	9+550	lewa
-	Bledzianów 70, gm. Ostrzeszów	10+625	lewa
4	Rojów 115, gm. Ostrzeszów	16+887	prawa

Oznaczenie przekroju	Lokalizacja	Kilometraż orientacyjny S11	Strona drogi
5	Rojów 112, gm. Ostrzeszów	17+172	prawa
6	Rojów 111, gm. Ostrzeszów	17+319	lewa
-	Rojów 103, gm. Ostrzeszów	18+925	lewa
7	Rojów 104, gm. Ostrzeszów	19+047	prawa
8	Meszyny 26, 63-500 Rojów	19+316	prawa
9	Meszyny 26, 63-500 Rojów	19+590	prawa
-	Nad Złotnicą 5A, 63-500 Rojów	19+760	lewa
10	Olszyna 94, gm. Ostrzeszów	20+645	lewa
-	Olszyna 108, gm. Ostrzeszów	22+300	lewa
-	Olszyna 108, gm. Ostrzeszów	22+425	prawa
11	Turze 38, gm. Ostrzeszów	26+875	prawa
23	Turze 37, gm. Ostrzeszów	26+982	lewa
-	Polna 45A, 63-604 Baranów	2+875 (na odcinku dobudowy 2 jezdni)	prawa

strona drogi określona zgodnie z rosnącym kilometrażem, tj. od północy w kierunku południowym

W każdym przekroju pomiarowym wskazanym w tabeli 7 wykonać pomiary poziomu hałasu na granicy terenu wymagającego ochrony przed hałasem oraz na elewacji budynku o funkcji mieszkaniowej.

W zakresie gospodarki wodnej pobrać próby i wykonać badania jakości wody na głównych wylotach do odbiorników co najmniej 2 razy w roku bezpośrednio po opadach poprzedzonych okresem bezopadowym. Badania przeprowadzić przede wszystkim na wylotach do Złotnicy, Dopływu ze Szklarki Myślniewskiej, Dopływu z Rojowa, Helenowskiej Strugi i Dopływu z Rejmanki. W zakresie badań uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne. W analizie uwiarygodnić warunki pogodowe występujące przed pobraniem prób.

VII. Wskazuję działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych:

Gmina Baranów:

- obręb Baranów, nr: 1424/4, 563/6, 1424/3, 1354/1, 1327/2, 559/52, 1332/4, 1352/1, 1361/5, 681/2, 563/8, 1353/3, 559/5, 563/4, 1389/2, 535, 559/50, 612/1, 563/1, 559/53, 1334/4, 1329/2, 559/49, 1327/1, 1353/1, 559/18, 1322/13, 1322/15, 1432, 1347/1, 1345/1, 1362/4, 1422/2, 1418/2, 1341/1, 1329/1, 679/2, 1322/12, 684/2, 1349/1, 681/1, 563/7, 677, 1348/1, 1328/2, 1322/17, 1417, 559/51, 1412, 1349/4, 1421/2, 1426/3, 1347/5, 1331/3, 1426/1, 611/1, 1338, 685, 1427/4, 680/1, 1364/1, 1322/19, 638, 1362/1, 1322/10, 1341/2, 611/5, 1331/1, 1324/7, 1350/3, 1347/4, 559/46, 1389/1, 559/57, 1354/2, 559/47, 678, 1426/4, 559/54, 1322/11, 1330/3, 559/56, 1321/2, 612/3, 1321/3, 1361/4, 1427/3, 1351/3, 1425, 1364/2, 1419/1, 1350/2, 1428/2, 1335, 1336/1, 671, 684/1, 1423/1, 1346/1, 1322/16, 1350/1, 1334/3, 1377/1, 1342/1, 1363/5, 1346/2, 1353/2, 1328/1, 1337/3, 1316, 1419/2, 536/70, 1349/3, 537/4, 1343/1, 1322/18, 1340/9, 612/2, 687/2, 1363/4, 551/3, 611/4, 1339/3, 1340/10, 1339/4, 1351/1, 680/2, 1423/2, 1351/2, 611/2, 1320, 1362/5, 1340/8, 1337/1, 1362/3, 1431, 537/5, 686/2, 1344/1, 1332/5, 1415, 686/1, 1321/1, 1357, 1301, 1420/2, 1345/2, 1321/4, 562/1, 559/55, 536/71, 1322/14, 1324/8, 559/58, 559/48, 536/69, 1344/2, 1363/1, 1352/3, 537/1, 1421/1, 559/45, 1348/2, 1377/2, 1343/2, 562/4, 1424/1, 1363/3, 688, 1268/2, 1422/1, 1330/2, 537/3, 1349/5, 563/5, 1389/3, 1355/2, 1361/1, 1268/1, 1428/1, 1342/2, 551/6, 1336/2, 1429, 1665, 1340/11, 1352/2, 1270/1, 1333/3, 1420/1, 1324/5, 1377/3, 679/1, 559/11, 559/15, 1326, 1339/1, 1333/4, 1365, 562/2, 1430, 559/14, 1356/2, 1419/3, 1330/1, 1416, 1337/2, 536/72, 1355/1, 1339/5, 555, 687/1, 1331/2, 562/5, 1347/3,

1356/1, 1435, 1271/1, 1361/3, 536/68, 1324/6, 1269/1, 1340/12, 551/5, 559/59, 1340/13, 1311, 1418/1, 1427/1, 1271/2;

- obręb Jankowy nr: 5041/3, 1/9, 3/1, 1/2, 14/5, 1/8, 1/3, 9/8, 7/2, 8, 7/3, 15, 47;

Gmina Kępno:

- obręb Krążkowy nr: 1035/287, 1034/8, 1035/288, 1035/289, 1034/7, 5075/1, 5067/7, 5068/2, 5072/2, 5073/4, 5073/5, 5069/2, 5073/3, 5067/12, 5074/1, 5072/1, 5067/5, 740/10, 5066/2, 5067/11, 5073/6, 5066/4, 5067/10, 740/7, 5067/9, 5068/3, 5066/1, 5067/6, 5067/8;
- obręb Olszowa nr: 801/4, 801/2, 801/1, 806/1, 806/2, 801/3,
- obręb Rzetnia nr: 213, 202, 209, 183, 5069/3, 212, 207, 229/2, 206, 208, 215/2, 210/1, 182, 205/2, 184, 215/1, 218, 203, 211, 214/1, 210/2, 205/1, 204/1, 214/2, 217, 220, 27, 216, 201, 152;

Gmina Przygodzice:

- obręb Antonin nr: 980, 1100/1, 1191, 1073/3, 1081, 1096/1, 1203/13, 978, 1027/6, 1200/2, 1096/4, 1202/7, 20/7, 1082, 1101/5, 1193, 1093, 1121, 1200/1, 1095/3, 1073/2, 1198/4, 782/2, 1095/1, 1089, 1202/4, 1073/1, 1101/1, 106/4, 1203/10, 1100/3, 1101/4, 1027/1, 56/2, 1203/11, 1072, 1100/5, 1203/9, 1096/2, 1202/6, 1088, 738/2, 738/5, 1101/3, 178/4, 1203/3, 1027, 977, 178/3, 1101/2, 20/6, 1095, 1203/8, 1027/2, 84/3, 1203/4, 1100, 1090, 908/2, 1073, 1100/4, 1203/12, 1192, 942, 1203/7, 20/5, 1194, 20/4, 1202/5, 1196, 1101, 1202, 979, 776/3, 1203/16, 1095/4, 56/3, 1102/1, 1096/3, 1203/15, 1025/2, 1203/6, 1102/2, 1170, 983, 1203/14, 56/4, 961, 1025/1;
- obręb Ludwików nr: 380, 362, 349, 256, 84, 349;

Gmina Kobyla Góra, obręb Bierzów nr: 309, 317, 311/5, 336, 325;

Gmina Ostrzeszów:

- obręb Bledzianów nr: 291, 445, 383, 33, 100/1, 378, 373, 301, 8/1, 235, 408, 34, 389, 16, 417, 380, 381, 307, 248, 452, 309, 391, 12, 236, 98, 393, 385, 7, 10, 71, 377, 392, 379, 382/2, 312, 35/3, 376, 96, 308, 386, 287, 374, 293/1, 436, 311, 310, 390, 79, 74, 66, 32, 9, 75/2, 290, 441, 14, 81, 302, 293/2, 384, 231, 70, 232, 444, 282, 11, 76, 102, 101, 103, 300, 292/1, 233, 397, 396, 306, 85/1, 75/1, 240, 97, 372, 80/1, 295, 288, 230, 13, 304, 19, 303, 107, 83, 294/2, 284, 106, 109, 31, 86, 298, 422, 67, 297, 394/1, 305, 104, 296, 313/3, 111/3, 394/2, 95, 30/2, 239, 108, 395, 354, 292/2, 35/5, 85/2, 63, 105, 247, 112, 84, 299, 255, 17, 425/2, 423, 20, 234, 88, 21, 283, 18, 35/4, 110, 420, 425/1, 424, 15, 421, 22, 281, 237, 286, 467/1, 23, 419;
- obręb Kochłowy nr: 90/2, 80/2, 87/4, 87/9, 87/8, 92/6, 9/20, 79, 9/6, 91/3, 85/12, 87/7, 85/7, 9/11, 93/3, 87/5, 84, 59/1, 186/1, 95/6, 186/2, 87/6, 9/13, 92/7, 188, 182, 12/1, 13, 85/13, 12/2, 16;
- obręb Kozły nr: 1/1, 10/1, 8/3, 11/1, 10/2, 11/2;
- obręb Kuźniki nr: 254, 256, 257, 253, 275;
- obręb Olszyna nr: 152, 179/2, 269/3, 239, 275/4, 153, 241/1, 284/2, 238, 180, 151/1, 272/7, 275/6, 261/3, 259/1, 240, 151/7, 179/1, 243, 189/3, 273/3, 260/3, 266/3, 261/2, 263/3, 267/1, 265/1, 191, 267/3, 259/3, 262/3, 268/1, 151/6, 265/2, 166/2, 260/1, 269/2, 279, 264/3, 263/1, 268/3, 269/1, 188, 261/1, 264/1, 274/1, 190, 266/1, 271/1, 262/2, 274/3, 189/1, 265/3, 275/5, 165, 262/1, 267/2, 268/2, 273/4, 242/2, 264/2, 259/2, 237, 263/2, 274/2, 266/2, 200, 260/2;
- obręb Rogaszyce nr: 561/2, 1353, 559, 566, 525, 560, 526, 523, 565, 1354/5;
- obręb Rojów nr: 1023, 1014, 531, 562, 583, 1012, 1045, 342, 535/3, 1004, 576/2, 535/2, 1003, 147/2, 997, 597, 576/1, 336, 1013, 1002, 572/3, 998, 555, 1033/1, 553, 1056, 560, 1007, 561, 153/2, 335, 324, 1010, 145, 542, 327/1, 575/2, 596, 575/1, 1055, 543, 556/1, 147/1, 1059, 397, 151/3, 340/1, 146, 116, 532, 151/1, 328, 574, 150, 162, 999, 582, 322, 155/1, 1066, 584, 566/3, 156/1, 341, 149, 559, 344/1, 321, 1008, 331, 1033/2, 143/2, 572/1, 347/1, 318/1, 332/3, 320, 144, 163/3, 319/2, 632, 333/1, 154/2, 332/4, 337, 338, 1035/1, 329, 332/5, 330, 143/3, 323, 1050, 544/1, 617, 535/1, 529, 259/1, 164, 571, 578/2, 1001, 140, 316, 339, 598, 563, 551/3, 536, 334, 556/4, 631, 157/3, 157/4, 533,

- 1033/6, 616, 1033/3, 552, 556/3, 126, 567/2, 556/5, 317/1, 578/3, 567/3, 572/2, 537, 613, 557, 566/1, 259/2, 591, 567/1, 573, 566/2;
- obręb Turze nr: 84, 87, 86, 97, 82, 85, 81, 83/1, 74, 88/2, 98/3, 9, 10, 98/4, 80, 11, 120, 79, 121/2, 8, 19, 20/3, 90, 24, 7, 121/1, 18/2.

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

IX. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

31 maja 2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika pana Wojciecha Furmaniaka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno”.

Do wniosku został załączony m.in. raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*, wraz z załącznikami oraz mapa z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedsięwzięcie, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 poz. 1839 z późn. zm.) dalej *rozporządzenie*, zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne. W ramach budowy drogi ekspresowej realizowane będą również przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 *rozporządzenia* (drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości 1 km oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej), do § 3 ust. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 *rozporządzenia* (napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV), § 3 ust. 1 pkt 33 (instalacje do przesyłu gazu) oraz § 3 ust. 1 pkt 58 *rozporządzenia* (parkingi samochodowe).

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 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, która należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i która realizowana będzie w województwie wielkopolskim. Dodatkowo, w ramach budowy drogi ekspresowej realizowane będą przedsięwzięcia, dla których organami właściwymi do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są wójtowie i burmistrzowie. Uwzględniając powyższe, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) tiret pierwsze, w związku z art. 75 ust. 1a oraz art. 123 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 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 całego zamierzenia inwestycyjnego, w ramach którego realizowane będą ww. przedsięwzięcia.

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

na których w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska.

Wnioskiem z 9 sierpnia 2021 r. pan Piotr Ćwiertnia, reprezentujący Towarzystwo Ochrony Środowiska "Las" zgłosił chęć uczestniczenia Towarzystwa w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony. Na podstawie art. 44 *ustawy ooś*, po zbadaniu przesłanek wskazanych w tym przepisie, *Regionalny Dyrektor* uznał, że Towarzystwo Ochrony Środowiska "Las" uczestniczy w niniejszym postępowaniu na prawach strony, o czym poinformował organizację pismem z 11 października 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.8.

Wnioskiem z 6 października 2021 r. pan Radosław Gawlik reprezentujący Stowarzyszenie Ekologiczne Eko – Unia zgłosił chęć uczestniczenia Stowarzyszenia w przedmiotowym postępowaniu na prawach strony. Na podstawie art. 44 *ustawy ooś*, po zbadaniu przesłanek wskazanych w tym przepisie, *Regionalny Dyrektor* uznał, że Stowarzyszenie Ekologiczne Eko - Unia uczestniczy w niniejszym postępowaniu na prawach strony, o czym poinformował organizację pismem z 22 października 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.9.

Wnioskiem z 14 lutego 2022 r. pan Radosław Ślusarczyk reprezentujący Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot zgłosił chęć uczestniczenia Stowarzyszenia w przedmiotowym postępowaniu na prawach. Na podstawie art. 44 *ustawy ooś*, po zbadaniu przesłanek wskazanych w tym przepisie, *Regionalny Dyrektor* uznał, że Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot uczestniczy w niniejszym postępowaniu na prawach strony, o czym poinformował organizację pismem z 15 marca 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.16.

Wnioskiem z 5 listopada 2021 r. pan M.K. reprezentowany przez pana Pawła Wójcika z GWW Grynhoff Partnerzy Radcowie Prawni i Doradcy Podatkowi Sp. p zwrócił się o uznanie za stronę postępowania. Postanowieniem z 31 grudnia 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.10 na podstawie art. 123 *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* po zbadaniu przesłanek poinformował o braku podstaw prawnych uznania za stronę pana M.K. w przedmiotowym postępowaniu.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 25 czerwca 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.1 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

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

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 5 sierpnia 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2020.EK.3, pismem z 27 października 2021 r. znak: WOO.420.34.2020.EK.8, pismem z 14 grudnia 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2020.EK.11 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, hydrogeologii oraz ochrony przyrody. Uzupełnienia wpłynęły do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 13 sierpnia 2021 r., 19 listopada 2021 r. oraz 28 grudnia 2021 r.

Pismem z 13 września 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.4, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt 1) lit. a) tiret pierwszy *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 13 września 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.4, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy o oś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2625 z późn. zm.) *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 21 września 2021 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.6 *Regionalny Dyrektor* powiadomił strony postępowania o wystąpieniu do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu z prośbą o wyrażenie opinii co do realizacji przedsięwzięcia oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 27 września 2021 r. znak: DN-NS.9011.1286.2021 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, pod warunkiem zachowania wszystkich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych wynikających z *raportu*.

Pismem z 12 października 2021 r. znak: WR.RZŚ.4360.78.2021.AK Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w proponowanym do realizacji wariantcie i określił warunki jego realizacji, a także zakres ponownej oceny, co do których *Regionalny Dyrektor* odniósł się w uzasadnieniu niniejszej decyzji.

W związku z uzupełnieniem *raportu* po uzyskaniu opinii i uzgodnienia organów współdziałających, pismem z 19 stycznia 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.13 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się ponownie do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, a pismem z 19 stycznia 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.14 do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 19 stycznia 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.15 *Regionalny Dyrektor* powiadomił strony postępowania o ponownym wystąpieniu do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 21 stycznia 2022 r. do 23 lutego 2022 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje: o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie i organie właściwym do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 24 stycznia 2022 r. do 22 lutego 2022 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach: Przygodzice, Kobyla Góra, Baranów, Ostrzeszów, Kępno, Mikstat.

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

- 22 lutego 2022 r. Stowarzyszenie Pracowni na rzecz Wszystkich Istot,
- 21 i 22 lutego 2022 r. Radę Sołectwa Rojów,

- 21 lutego 2022 r. sołtysa wsi Rojów,
- 22 lutego 2022 r. M.K reprezentowanego przez GWW Grynhoff i Partnerzy Radcowie Prawni i Doradcy Podatkowi Sp.p,
- 22 lutego 2022 r. Stowarzyszenie Ekologiczne EKO-UNIA,
- 22 lutego 2022 r. przewodniczącą Stowarzyszenia U Źródeł Złotnicy.

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

Pismem z 30 marca 2022 r. pan Radosław Gawlik reprezentujący Stowarzyszenie Ekologiczne Eko – Unia uczestniczące na prawach strony w postępowaniu wniósł o przeprowadzenie dowodu z dokumentu w postaci załączonej ekspertyzy naukowej pn.: „*Wpływ budowy drogi ekspresowej S11 na wody podziemne i powierzchniowe na odcinku Kępno – Przygodzice*”. Niniejsza dokumentacja została włączona do akt sprawy.

Pismem z 31 stycznia 2022 r. znak: DN-NS.9011.1286.2021 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu podtrzymał zaopiniowane wcześniej ustalenia zawarte w opinii z 27 września 2021 r.

Pismem z 24 lutego 2022 r. znak: WR.RZŚ.4360.78.2021.AK Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu podtrzymał swoje stanowisko zawarte w postanowieniu z 12 października 2021 r.

Po przeanalizowaniu uwag i wniosków złożonych w ramach udziału społeczeństwa oraz przez strony i organizacje działające na prawach strony w postępowaniu, na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 5 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2020.EK.18 oraz pismem z 4 maja 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2020.EK.22 *Regionalny Dyrektor wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu i złożenia wyjaśnień*. Pismami z 29 kwietnia 2022 r. i 1 czerwca 2022 r. wnioskodawca złożył prośbę o prolongatę terminu złożenia wyjaśnień do 17 czerwca 2022 r. Uzupełnienie wpłynęło do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 14 czerwca 2022 r. Wnioskodawca w uzupełnieniu poinformował o wprowadzonych zmianach dotyczących m.in. granic terenu realizacji przedsięwzięcia oraz oddziaływania przedsięwzięcia. Zmiany były związane z wprowadzeniem dodatkowego przejścia dla zwierząt.

Zawiadomienie z 24 czerwca 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.24 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o zmianie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie granic przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

W związku ze złożonym uzupełnieniem w celu ponownego zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 13 lipca 2022 r. do 16 sierpnia 2022 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje: o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie i organie właściwym do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 14 lipca 2022 r. do 12 sierpnia 2022 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach: Przygodzice, Kobyła Góra, Baranów, Ostrzeszów, Kępno, Mikstat.

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

- 12 sierpnia 2022 r. M.K reprezentowanego przez GWW Grynhoff i Partnerzy Radcowie Prawni i Doradcy Podatkowi Sp.p,
- 11 sierpnia 2022 r. Sołtysa wsi Rojów.

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

Po przeanalizowaniu uwag i wniosków złożonych w ramach udziału społeczeństwa oraz przez strony i organizacje działające na prawach strony w postępowaniu uznano za konieczne wezwanie wnioskodawcy do ustosunkowania się do pism złożonych w ramach tego postępowania. Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 7 września 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2020.EK.28 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* i złożenia wyjaśnień. Pismem z 28 września 2022 r. wnioskodawca złożył uzupełnienie *raportu* do siedziby *Regionalnego Dyrektora*.

W związku ze złożonym uzupełnieniem w celu ponownego zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 19 października 2022 r. do 21 listopada 2022 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o: wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie i organie właściwym do uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 20 października 2022 r. do 18 listopada 2022 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach: Przygodzice, Kobyla Góra, Baranów, Ostrzeszów, Kępno, Mikstat.

W ramach postępowania związanego z udziałem społeczeństwa wpłynęły do siedziby *Regionalnego Dyrektora* 18 listopada 2022 r. uwagi Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot oraz Stowarzyszenia Ekologicznego Eko – Unia. Do przedstawionych uwag i wniosków odniesiono się w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji.

W związku z uzupełnieniem dokumentacji wynikającym ze zgłaszanych w ramach udziału społeczeństwa uwag i wniosków, pismem z 17 października 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.31 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się ponownie do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, a pismem z 17 października 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.32 do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 26 października 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.33 *Regionalny Dyrektor* powiadomił strony postępowania o ponownym wystąpieniu do Wielkopolskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu.

Pismem z 9 listopada 2022 r. znak: DN-NS.9011.1286.2021 Wielkopolski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu podtrzymał zaopiniowane wcześniej ustalenia zawarte w opinii z 27 września 2021 r.

Pismem z 14 listopada 2022 r. znak: WR.RZŚ.4360.78.2021.AK Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu podtrzymał swoje stanowisko zawarte w postanowieniu z 12 października 2021 r.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.*

zawiadomieniem z 7 grudnia 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.36 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji, wyznaczając termin 7 dni. W wyznaczonym terminie, podanym w zawiadomieniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Pismem z 29 grudnia 2022 r. (wpływ do urzędu 5 stycznia 2023 r.) kancelaria GWW Grynhoff i Partnerzy Radcowie Prawni i Doradcy Podatkowi Sp.p w imieniu stron postępowania: B.SZ.T, J.W, I.Z, M.W wnieśli wniosek o odmowę wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Organ udzielił odpowiedzi pismem z 27 stycznia 2023 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.40.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy* oś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.) drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub w innych przepisach szczególnych. Zgodnie natomiast z definicją wskazaną w art. 4 pkt 2 ww. ustawy droga, to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Pas drogowy, zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 1 ww. ustawy, to wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga. Przedmiotem niniejszego postępowania jest budowa drogi ekspresowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Uwzględniając powyższe oraz przedmiot postępowania należy stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dotyczy to także wszelkiej infrastruktury towarzyszącej oraz infrastruktury koniecznej do przebudowy (usunięcie kolizji) stanowiącej przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko realizowanej w liniach rozgraniczających (pasie drogowym) drogi ekspresowej. Zgodnie z treścią *raportu* w ramach planowanego przedsięwzięcia dojdzie do kolizji przedmiotowej drogi z napowietrzną linią elektroenergetyczną oraz z sieciami gazowymi wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia. Mając na uwadze, że nie zawsze konieczna przebudowa kolizji z planowaną drogą mieści się w liniach rozgraniczających drogę, *Regionalny Dyrektor* zbadał, czy na tych obszarach obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Tylko w przypadku usunięcia kolizji z linią elektroenergetyczną 110 kV relacji Kępno – Ostrzeszów stwierdzono, że może zachodzić niezgodność lokalizacji przebudowy linii z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonego uchwałą nr XLII/249/2013 Rady Miejskiej w Kępnie z 18 września 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Kępno - części I (Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2013, poz. 5355 z późn. zm.), dalej *uchwałą mpzp*. Z dniem 23 grudnia 2017 r. plan zatwierdzony tą uchwałą utracił moc w zakresie uregulowanym uchwałą nr XLVI/327/2017 z dnia 30 listopada 2017 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kępno - część I dla obszaru linii kolejowej Kępno - Kępno Zachód w Kępnie (Wielk.17.8218), zgodnie z § 28 przywołanej uchwały. Z dniem 8 sierpnia 2018 r. plan zatwierdzony *uchwałą mpzp* utracił moc w zakresie uregulowanym uchwałą nr LVII/413/2018 z dnia 28 czerwca 2018 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kępno - część I (Wielk.18.6066), zgodnie z § 35 przywołanej uchwały. Z dniem 13 sierpnia 2019 r. plan zatwierdzony *uchwałą mpzp* utracił moc w zakresie uregulowanym uchwałą nr X/57/2019 z dnia 15 lipca 2019 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kępno, na terenach części obrębów: Borek Mielęcki, Rzetnia, Szklarka Mielęcka, Przybyszów, Krążkowy, Osiny, Domanin,

Ostrówiec - Myjomice, Mikorzyn, Olszowa, Kierzno, Miasto Kępno, Świba, Kierzenko, Mechnice (Wielk.19.6920), zgodnie z § 33 przywołanej uchwały. Z dniem 9 grudnia 2021 r. plan zatwierdzony *uchwałą mpzp* utracił moc w zakresie uregulowanym uchwałą nr XXXIX/288/2021 z dnia 15 listopada 2021 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Kępno na terenach części obrębów: Borek Mielęcki, Domanin, Kierzenko, Kierzno, Krążkowy, Mechnice, Miasto Kępno, Mikorzyn, Olszowa, Osiny, Ostrówiec- Myjomice, Rzetnia, Szklarka Mielęcka, Świba (Wielk.21.8784), zgodnie z § 32 przywołanej uchwały. Żadna ze zmian nie spowodowała utraty mocy *uchwały mpzp* w części dotyczącej terenu kolizji planowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącą linią elektroenergetyczną 110 kV relacji Kępno - Ostrzeszów. Planowany nowy przebieg tej linii wykraczał początkowo poza wskazane przez wnioskodawcę linie rozgraniczające drogę, a zapisy ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dopuszczały lokalizacji tej linii na terenach objętych tym planem, w miejscu jej nowego przebiegu. Wnioskodawca odnosząc się do powyższego wskazał na nowy przebieg linii rozgraniczających drogę ekspresową wyjaśniając jednocześnie, że linie rozgraniczające są tożsame z granicą pasa drogowego. Cały odcinek przebudowywanej kolizyjnej linii elektroenergetycznej 110 kV znajduje się w liniach rozgraniczających drogę.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno według wariantu W3 o długości 30,17 km oraz dobudowie drugiej jezdni obwodnicy Kępna o długości 4,2 km. Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 położony jest w województwie wielkopolskim w obrębie powiatu ostrowskiego, na terenie gminy Przygodzice, powiatu ostrzeszowskiego na terenie gmin: Ostrzeszów i Kobyla Góra oraz w powiecie kępińskim na terenie gmin: Kępno i Baranów. Przewiduje się wykonanie drogi ekspresowej S11 w sposób zapewniający ciągłość dotychczasowego przebiegu drogi krajowej DK11, która po wybudowaniu drogi ekspresowej pełnić będzie funkcję drogi do obsługi ruchu lokalnego. Planowana jest budowa łącznika umożliwiającego włączenie istniejącej drogi krajowej DK25 i DK11 do S11. W ramach przedsięwzięcia planowana jest m. in.: budowa obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt oraz nie pełniących funkcji przejść dla zwierząt (wiadukty, przepusty) planowana jest budowa systemu odwodnienia jezdni, budowa urządzeń ochrony środowiska, usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną w tym siecią elektroenergetyczną, sieci gazowej, budowa i przebudowa infrastruktury związanej z drogą w tym linii elektroenergetycznej (linia napowietrzna 110 kV relacji Kępno – Ostrzeszów orientacyjnie od km 27+200 do km 28+100), budowa kanału technologicznego, budowę MOP (Miejsc Obsługi Podróżnych) wraz z pełną infrastrukturą techniczną, a także urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową, przebudowa i budowa sieci i urządzeń melioracyjnych oraz wycinka drzew i krzewów. Natomiast w ramach odcinka obwodnicy miasta Kępno planowana jest adaptacja istniejącego przepustu w km drogi 30+107 oraz rozbudowa obiektów inżynierskich.

Dla trasy drogi ekspresowej S11 celem między innymi dowiązania istniejącego układu komunikacyjnego zaplanowano węzły drogowe tj.: węzeł „Przygodzice” w km 0+300, węzeł „Antonin” w km 7+600, węzeł „Ostrzeszów Północ” w km 14+700, węzeł „Ostrzeszów Południe” w km 18+800, węzeł „Kępno” w km 30+000. W związku z dobudową drugiej jezdni obwodnicy miasta Kępno etap II przewiduje się korektę geometrii węzła drogowego „Baranów” na połączeniu S11 i istniejącej DK11. W przypadku węzłów „Antonin”, „Ostrzeszów Północ”, „Ostrzeszów Południe” zaprojektowano w wybranym wariantcie dwa sposoby realizacji węzłów V.1 i V.2 różniące się rozwiązaniami geometrycznymi.

Wnioskodawca rozważył trzy warianty przedsięwzięcia: racjonalny wariant W1, proponowany przez wnioskodawcę do realizacji wariant W3 oraz racjonalny wariant alternatywny W5.

Każdy wariant drogi ekspresowej ma inną długość: wariant W1 29,65 km, wariant W3 30,17 km, wariant W5 30,34 km. W przypadku węzłów „Antonin”, „Ostrzeszów Północ”, „Ostrzeszów Południe” dla każdego z wariantów zaplanowano dwa sposoby ich realizacji V.1 i

V.2. W każdym z wariantów przewiduje się wykonanie drogi zapewniającej ciągłość dotychczasowego przebiegu drogi krajowej DK11, która po wybudowaniu drogi ekspresowej pełnić będzie funkcję drogi lokalnej.

Początek drogi w wariantcie W1 zaplanowano pomiędzy istniejącym rondem na końcu obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego a przejściem górnym dla zwierząt zlokalizowanym przy końcu południowej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego. W lokalizacji istniejącego ronda zaplanowano węzeł „Przygodzice”. Dalej trasa drogi przebiega w kierunku południowym i południowo-wschodnim przez teren leśny omijając miejscowość Antonin po stronie wschodniej. Następnie przebieg trasy zmienia się na południowo-zachodni a droga przechodzi przez istniejącą linię kolejową. Przed granicą powiatów ostrowskiego i ostrzeszowskiego trasa ponownie zmienia kierunek na południowy. W gminie Przygodzice po stronie zachodniej istniejącej linii kolejowej przewidziano węzeł „Antonin”. Dalej droga przechodzi pomiędzy miejscowościami Niedźwiedz (po stronie zachodniej tej miejscowości) oraz Kozły (po stronie wschodniej tej miejscowości). Na dalszym odcinku trasa zmienia przebieg w kierunku południowo-zachodnim, omijając strefę ochronną bociana czarnego. Następnie skręca w stronę południową mijając miejscowość Ostrzeszów po stronie zachodniej i Rojów po stronie wschodniej. Na odcinku tym droga ekspresowa krzyżuje się z dwoma drogami wojewódzkimi, które w obecnym stanie posiadają klasę „G”. Zaplanowano w tym rejonie Węzeł „Ostrzeszów Północ” na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr DW 444, oraz węzeł „Ostrzeszów Południe” na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr DW 449. Na wysokości miejscowości Olszyna droga zmienia przebieg na południowo-wschodni. Przebieg ten jest wynikiem odsunięcia drogi w optymalny sposób na jak największą odległość od Centrum Wiedzy i Nowych Technologii w Parzynie (CWiNT). Jest to ośrodek badawczo naukowy o znaczeniu ponad lokalnym, w którym zlokalizowane jest m.in. obserwatorium astronomiczne, planetarium i została utworzona strefa zwana „ustroniem ciemności”. Końcowy odcinek drogi w powiecie ostrzeszowskim jest niemalże prostą omijającą po stronie wschodniej miejscowości Parzynów, Osiny oraz Rzetnia. W kierunku południowym od Rzetni droga ekspresowa włącza się łukiem poziomym w istniejącą obwodnicę Kępna. Na tym włączeniu w miejscu istniejącego ronda na drodze DK11 przewiduje się budowę węzła „Kępno Północ”.

Droga w wariantcie W3 początkowo przebiega po tym samym śladzie jak w wariantcie W1. W lokalizacji istniejącego ronda również zaplanowano pierwszy z węzłów – węzeł „Przygodzice”. Następnie droga przebiega w kierunku południowym i południowo-wschodnim przez teren leśny omijając miejscowość Antonin po stronie wschodniej. W porównaniu do przebiegu drogi w wariantcie W1, ten odsunięty będzie jeszcze bardziej w kierunku wschodnim. Dalej trasa zmienia swój przebieg na południowo-zachodni przekraczając istniejącą linię kolejową nr 272. Na terenie gminy Przygodzice po stronie zachodniej istniejącej linii kolejowej przewiduje się budowę węzła „Antonin”. Przed granicą powiatów ostrowskiego i ostrzeszowskiego droga zmienia kierunek na południowy omijając po stronie zachodniej miejscowości Niedźwiedz, Kozły oraz Bledzianów. Na tym odcinku droga przebiega głównie po terenach leśnych i pól uprawnych. Po stronie południowo – zachodniej miejscowości Bledzianów droga zmienia przebieg tj. na długości 3 kilometrów przebiega przez tereny leśne oraz rolne. Dalej droga krzyżuje się z przebiegiem drogi wojewódzkiej DW 444, w tym miejscu zaplanowano lokalizację węzła „Ostrzeszów Północ”. Za tym węzłem droga przebiega dalej w kierunku południowo-zachodnim omijając miejscowość Meszyny. W miejscu kolizji z drogą wojewódzką nr DW 449 zaplanowano węzeł „Ostrzeszów Południe”. Dalej droga na wysokości miejscowości Meszyny zmienia kierunek przebiegu na południowo-wschodni przechodząc bliżej Centrum Wiedzy i Nowych Technologii w Parzynie (CWiNT) niż w wariantcie W1. Końcowy przebieg drogi w powiecie ostrzeszowskim na terenie gminy Ostrzeszów jest bardzo zbliżony swym przebiegiem do przebiegu w wariantcie W1. W kierunku południowym od Rzetni droga włącza się łukiem poziomym w istniejącą obwodnicę Kępna. Na tym włączeniu w miejscu istniejącego ronda na drodze DK11 przewidziano budowę węzła „Kępno Północ”.

Wariant W5 przebiegu drogi ekspresowej S11 powstał w wyniku spotkań informacyjnych ze społeczeństwem, które odbyły się w Rojowie. Został on przedstawiony jako modyfikacja

przebiegu w wariancie W3. Początek drogi w wariancie W5 zlokalizowany jest również pomiędzy istniejącym rondem na końcu obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego a przejściem górnym dla zwierząt zlokalizowanym przy końcu południowej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego. W wariancie tym, w lokalizacji obecnego ronda powstanie węzeł „Przygodzice”. Następnie droga w tym wariancie przechodzi w kierunku południowym i południowo-wschodnim przez teren leśny omijając miejscowość Antonin po stronie wschodniej. Następnie droga zmienia swój przebieg na południowo-zachodni, przekraczając istniejącą linię kolejową nr 272. Na terenie gminy Przygodzice po stronie zachodniej istniejącej linii kolejowej przewiduje się budowę węzła „Antonin”. Dalej droga przebiega w kierunku południowo-zachodnim. Tuż przed granicą powiatów ostrowskiego i ostrzeszowskiego droga zmienia kierunek na południowy. Taki przebieg pozwala na ominięcie po stronie zachodniej miejscowości Niedźwiedz, Kozły oraz Bledzianów. Na tym odcinku droga przebiega głównie po terenach leśnych i pól uprawnych. Po stronie południowo – zachodniej miejscowości Bledzianów droga ekspresowa ponownie zmienia przebieg tj.: na długości 3 kilometrów przebiega przez tereny leśne oraz rolne. W miejscu kolizji z drogą wojewódzką DW 444 zaproponowano lokalizację węzła „Ostrzeszów Północ”. Na dalszym odcinku droga przebiega w kierunku południowym w stronę wzniesienia „Psia górka”. Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr DW 449 zaplanowano węzeł „Ostrzeszów Południe”. Następnie droga omija miejscowość Meszyny i Olszyna od południowego – zachodu i zmienia przebieg na południowo-wschodni, przechodząc bliżej Centrum Wiedzy i Nowych Technologii w Parzynowie (CWiNT) niż w wariancie W1. Końcowy odcinek przebiegu drogi w wariancie W5 w powiecie ostrzeszowskim na terenie gminy Ostrzeszów jest bardzo zbliżony do przebiegu drogi w wariancie W1. W kierunku południowym od Rzetni przekraczając granicę administracyjną powiatu kępińskiego droga łączy się łukiem poziomym w istniejącą obwodnicę Kępna. Na tym włączeniu w miejscu istniejącego ronda na drodze DK11 przewiduje się budowę węzła „Kępno Północ”.

W przypadku każdego z wariantów zaplanowano dobudowę drugiej jezdni obwodnicy Kępna etap II o długości 4,2 km. Odcinek ten nie był wariantowany przez wnioskodawcę, z uwagi na to, że lokalizacja przedsięwzięcia w tym zakresie została zdeterminowana przez przebieg istniejącej jednojezdniowej drogi ekspresowej S11, do której dobudowana zostanie druga jezdnia w ramach niniejszego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie w każdym z wariantów nie koliduje z obiektami i obszarami zabytkowymi wpisanymi do rejestru zabytków.

W raporcie analizowano także wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Brak drogi ekspresowej, w ocenie wnioskującego skutkowałoby zwiększającym się coraz bardziej natężeniem ruchu na istniejącej DK11, prowadząc dalej do coraz gorszej przepustowości drogi. Niezrealizowanie przedsięwzięcia wiąże się także z pogarszaniem się warunków funkcjonowania obecnego układu komunikacyjnego oraz bezpieczeństwa ruchu.

Na potrzeby oceny wariantów w raporcie przedstawiono analizę wielokryterialną, w której wszystkie warianty rozpatrzone zostały na tym samym poziomie szczegółowości. W ramach oceny wyodrębniono kryteria tj.: techniczne, ekonomiczne, środowiskowe i społeczne, którym przydzielono punkty i wagę. Analiza wielokryterialna wykazała, iż w odniesieniu do powyższych kryteriów wszystkie warianty wypadają najkorzystniej pod względem społecznym a najmniej korzystnie pod względem technicznym. Porównując warianty między sobą: wariant W3 wypada najkorzystniej pod względem społecznym a najgorzej pod względem środowiskowym, wariant W1 najlepiej pod względem środowiskowym a najgorzej pod względem ekonomicznym a wariant W5 jest pośrodku według wszystkich kryteriów. Średnia ocena ogólna uwzględniająca ww. kryteria wykazała największą ilość punktów dla wariantu W3. Wnioskodawca wskazując do realizacji wariant W3 kierował się akceptacją społeczną. Pod kątem lokalizacyjnym wariant W1 przebiega przez tereny najbardziej przekształcone antropogenicznie zlokalizowane na obrzeżach miasta Ostrzeszów, w związku z czym przecina tereny najmniej cenne przyrodniczo, jednakże przechodzi blisko terenów o gęstej zabudowie. Jego realizacja mogłaby się wiązać z

brakiem możliwości dalszego rozwoju miasta Ostrzeszów w kierunku południowym. Wariant ten przechodzi najbliżej budynku świetlicy w Rojowie. Budynek ten znajduje się w orientacyjnej odległości 190 m od osi głównej drogi w wariantcie W1. Wnioskodawca wybierając wariant do realizacji przedsięwzięcia uwzględnił między innymi wyniki spotkań informacyjnych z mieszkańcami oraz wyniki analizy wielokryterialnej i kierował się poparciem społecznym w szczególności w zakresie skali wyburzeń budynków mieszkalnych tj.: głównego wskaźnika kryterium społecznego w przeprowadzonej analizie.

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 pełnomocnika i wskazał realizację przedsięwzięcia w wariantcie W3.

Zgodnie z treścią *raportu* 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. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii.

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 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.), dalej *poś*, w analizie akustycznej uwzględniono tereny faktycznie zagospodarowane. Rodzaje terenów, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wyznaczono w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne zagospodarowanie terenów, wyrażone w stanowiskach burmistrzów, wójtów gmin i miast leżących w otoczeniu przedsięwzięcia. Ustalenie rodzajów terenów *Regionalny Dyrektor* zweryfikował i uznał za udowodnione. W otoczeniu planowanej inwestycji przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny mieszkaniowo-usługowe zlokalizowane m.in. w miejscowościach: Strugi, Antonin, Bledzianów, Zawada, Meszyny, Kochłowy-Dwór, Turze, Dąbrówka.

W związku z realizacją przedsięwzięcia zostanie zburzonych 7 budynków będących w kolizji z przebiegiem trasy. Wyburzenia dotyczą 2 budynków o funkcji mieszkalnej i 5 budynków o innej funkcji. Budynki te zlokalizowane są w rejonie węzła Przygodzice, na działkach o numerach ewidencyjnych 1203/7 i 1203/4 obręb Antonin gm. Przygodzice (2 o funkcji mieszkalnej i 3 o innej funkcji) stanowiących jedno siedlisko oraz na działkach 1025/2 i 1102/2 obręb Antonin gm. Przygodzice – są to budynki o funkcji innej niż mieszkalna. Tylko w tym pierwszym przypadku teren zaliczałby się do wymagających ochrony przed hałasem. Z uwagi jednak na wyburzenie tych budynków i objęcie liniami rozgraniczającymi drogi całego terenu w granicach ww. działek, teren ten traci status terenu wymagającego ochrony przed hałasem.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Z uwagi na lokalizację inwestycji również w obszarze zurbanizowanym, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego nałożono warunek, aby prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów budowy dostarczających surowiec i materiały do budowy 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 stanowiąc 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.

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 2026 (planowany rok oddania drogi do użytkowania) oraz dla roku 2036 (10 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania).

Na potrzeby wykonania prognozy ruchu wykorzystano Krajowy Model Ruchu, który opierał się na modelu ruchu krajowego z uwzględnieniem ruchu międzynarodowego. Punktem wyjścia do sporządzenia prognoz ruchu były wyniki GPR 2015 na drogach krajowych oraz wojewódzkich. W związku ze specyfiką wyników Generalnego Pomiaru Ruchu, które stanowią łączne uśrednione wyniki dobowego natężenia ruchu w przekrojach pomiarowych, z uwzględnieniem wahań związanych z porą dnia (pomiaru dzienne, pomiaru nocne oraz całodobowe) oraz porą roku (pomiaru w różnych miesiącach), w modelu nie zakładano wahań ruchu. Model sieci drogowej został wykonany na podstawie Krajowego Modelu Ruchu, który zbudowano w sposób klasyczny, z odcinkami i punktami węzłowymi, którym przypisano parametry ruchowe, geometryczne oraz współrzędne lokalizujące te elementy w terenie. Jako punkt wyjścia przyjęto podstawowy układ dróg krajowych oraz wojewódzkich, uzupełniając go o drogi powiatowe i gminne w rejonie planowanej inwestycji. Do obliczania macierzy podróży pomiędzy rejonami, dla wszystkich prezentowanych grup podróży zastosowany został model grawitacyjny, w którym liczba podróży pomiędzy rejonami jest funkcją ich potencjału i odległości między nimi. Zgodnie z przyjętymi założeniami, prognoza została opracowana w okresie 30 lat od momentu oddania inwestycji do użytkowania. Do opracowania prognostycznych modeli ruchu wykorzystano założenia do prognozowania ruchu drogowego. Opierają się one na uzależnieniu wysokości wskaźników wzrostu ruchu od wskaźników wzrostu Produktu Krajowego Brutto oraz wskaźników elastyczności zróżnicowanych dla różnych kategorii pojazdów. Przy sporządzaniu modelu ruchu na kolejne lata prognoz uwzględniono harmonogram rozbudowy sieci dróg krajowych. Szczegółowe dane dotyczące prognozy ruchu przedstawiono w tabeli 8.

Tabela 8

Rok	PORA DNIA				PORA NOCY			
	PL	PC	% PC	Suma	PL	PC	% PC	Suma
Odcinek Ostrów Wlkp. – węzeł Przygodzice								
2026	12576	3744	22,9%	16320	1392	888	38,9%	2280
2036	14416	4528	23,9%	18944	1600	1080	40,3%	2680
Odcinek węzeł Przygodzice – węzeł Antonin								
2026	14944	4320	22,4%	19264	1656	1024	38,2%	2680
2036	17376	5248	23,2%	22624	1920	1240	39,2%	3160
Odcinek węzeł Antonin – węzeł Ostrzeszów Płn.								
2026	12192	3360	21,6%	15552	1352	800	37,2%	2152
2036	14352	4048	22,0%	18400	1592	960	37,6%	2552
węzeł Ostrzeszów Płn. - węzeł Ostrzeszów Płd.								
2026	12848	3536	21,6%	16384	1424	832	36,9%	2256
2036	15104	4240	21,9%	19344	1672	1000	37,4%	2672
węzeł Ostrzeszów Płd. – węzeł Kępno Płn.								
2026	10176	3280	24,4%	13456	1128	776	40,8%	1904
2036	12192	3968	24,6%	16160	1352	944	41,1%	2296
węzeł Kępno Płn. - istniejący węzeł Kępno								

Rok	PORA DNIA				PORA NOCY			
	PL	PC	% PC	Suma	PL	PC	% PC	Suma
2026	9872	3264	24,8%	13136	1096	768	41,2%	1864
2036	12336	3936	24,2%	16272	1368	928	40,4%	2296
istniejący węzeł Kępno Wsch. – istniejący węzeł Baranów								
2026	12048	2912	19,5%	14960	1336	696	34,3%	2032
2036	16560	3728	18,4%	20288	1832	888	32,6%	2720
istniejący węzeł Baranów – S11 Słupia pod Kępnem								
2026	9600	2656	21,7%	12256	1064	632	37,3%	1696
2036	13584	3440	20,2%	17024	1504	816	35,2%	2320

gdzie: PL – pojazdy lekkie, PC – pojazdy ciężkie.

Budowa drogi ekspresowej S11 wymaga przebudowy dróg poprzecznych: obecnej drogi krajowej DK11, drogi krajowej 25, dróg wojewódzkich: 490, 444, 449, dróg powiatowych i gminnych. Drogi na odcinkach przebudowy stanowią integralną część przedsięwzięcia, a zatem uwzględniono je w analizach akustycznych. Hałas z drogi ekspresowej S11 oraz hałas z dróg poprzecznych (z uwagi na ten sam charakter źródła) będą się dodawać. Szczegółowe dane dotyczące natężenia ruchu na drogach poprzecznych przedstawiono w tabeli 9.

Tabela 9

Rok	PORA DNIA				PORA NOCY			
	PL	PC	% PC	Suma	PL	PC	% PC	Suma
Droga wojewódzka 490								
2026	2464	576	18,9%	3040	272	136	33,3%	408
2036	3264	704	17,7%	3968	360	168	31,8%	528
Droga krajowa nr 25 odcinek 1								
2026	5168	960	15,7%	6128	576	232	28,7%	808
2036	6000	1200	16,7%	7200	664	288	30,3%	952
Droga krajowa nr 25 odcinek 2								
2026	4160	496	10,7%	4656	464	120	20,5%	584
2036	4368	624	12,5%	4992	488	152	23,8%	640
Droga krajowa nr 25 odcinek 3								
2026	2752	32	1,1%	2784	304	8	2,6%	312
2036	3344	32	0,9%	3376	368	8	2,1%	376
Droga wojewódzka 441 odcinek 1								
2026	2480	160	6,1%	2640	272	40	12,8%	312
2036	2992	192	6,0%	3184	328	48	12,8%	376
Droga wojewódzka 441 odcinek 2								
2026	2080	80	3,7%	2160	232	16	6,5%	248
2036	2528	96	3,7%	2624	280	24	7,9%	304
Droga wojewódzka 441 odcinek 3								
2026	1824	0	0,0%	1824	200	0	0,0%	200
2036	2240	0	0,0%	2240	248	0	0,0%	248
Droga wojewódzka 449 odcinek 1								
2026	8160	448	5,2%	8608	904	104	10,3%	1008
2036	9792	512	5,0%	10304	1088	120	9,9%	1208
Droga wojewódzka 449 odcinek 2								
2026	6528	288	4,2%	6816	720	72	9,1%	792

Rok	PORA DNIA				PORA NOCY			
	PL	PC	% PC	Suma	PL	PC	% PC	Suma
2036	8000	352	4,2%	8352	888	80	8,3%	968
Droga wojewódzka 449 odcinek 3								
2026	5424	208	3,7%	5632	600	48	7,4%	648
2036	6880	240	3,4%	7120	760	56	6,9%	816
Droga krajowa nr 11 odcinek 1								
2026	1392	432	23,7%	1824	152	104	40,6%	256
2036	2080	544	20,7%	2624	232	128	35,6%	360
Droga krajowa nr 11 odcinek 2								
2026	1872	544	22,5%	2416	208	128	38,1%	336
2036	2240	672	23,1%	2912	248	160	39,2%	408
Droga krajowa nr 11 odcinek 3								
2026	1616	448	21,7%	2064	176	112	38,9%	288
2036	1952	576	22,8%	2528	216	136	38,6%	352

Do obliczeń hałasu przyjęto prędkość dopuszczalną 120 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów ciężkich. Na węzłach oraz drogach dojazdowych przyjęto prędkość zgodnie z kategorią ruchu. Do obliczeń przyjęto nawierzchnie bitumiczną, przy czym rozważa się alternatywną nawierzchnię betonową z odkrytym kruszywem, która charakteryzuje się podobną hałaśliwością co nawierzchnia bitumiczna.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca także dopuszczalną prędkość pojazdów, nawierzchnię drogi (asfalt bez właściwości tłumiących dźwięk), układ geometryczny drogi (droga dwujezdniowa, dwupasowa), zakładaną niweletę oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki, w tym dane dotyczące pokrycia terenu, warunki meteorologiczne. Analiza została wykonana w oparciu o model matematyczny, który scharakteryzowano w *raporcie*. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w przekrojach usytuowanych na terenach wymagających ochrony przed hałasem oraz na fasadach budynków, na wysokości światła okna każdej elewacji. Punkty zlokalizowano zgodnie z kryteriami, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Dodatkowo, obliczenia wykonano w siatce punktów zlokalizowanych na wysokości 4 m. Na podstawie tych wyników wyznaczono przebiegi izolinii poziomu hałasu odpowiadające dopuszczalnym poziomom hałasu dla terenów występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tj. 61 dB i 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. Analizy akustyczne przeprowadzono w dwóch okresach prognozy - dla 2026 r. i 2036 r.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S11 wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Przekroczenia wystąpią na najbliższych terenach wymagających ochrony przed hałasem, a największe wyniosą 10,3 dB w porze dnia i 11 dB w porze nocy.

W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu wnioskodawca przeanalizował w *raporcie* możliwości zastosowania rozwiązań przeciwhałasowych. Z uwagi na stwierdzone znaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu pochodzące z drogi ekspresowej S11, 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.

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 oraz izolacyjność akustyczną.

W kilku przypadkach analiza akustyczna wykazała, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem leżących poza zasięgiem ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego prognozowane poziomy hałasu są zbliżone do wartości dopuszczalnych. W niektórych tych przypadkach izolacja dopuszczalnego poziomu hałasu przebiega blisko granic terenów wymagających ochrony przed hałasem. Uwzględniając zasadę przezorności nałożono warunek pozostawienia rezerwy terenu pod ewentualne ekrany akustyczne dla przyszłej ochrony tych terenów, na następujących odcinkach drogi S11: po lewej stronie od km 9+491 do km 9+586, od km 10+601 do km 10+701, od km 22+200 do km 22+40 oraz po prawej stronie od km 22+300 do 22+500.

Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu (w stosunku do SDR przyjętego w analizach akustycznych) określono warunek, aby fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości. Z uwagi na to, że skuteczność ekranów uzależniona jest także od jego długości, określono warunek pozostawienia rezerwy terenu pod ewentualne wydłużenie ekranów akustycznych: E03 na odcinku od km 16+936 (koniec ekranu) do km 16+960, ekranu E04 na odcinku od km 17+050 do km 17+093 (początek ekranu), ekranu E09 na odcinku od km 20+550 do 20+600 (początek ekranu), ekranu E10 na odcinku od km 26+800 do km 26+843 (początek ekranu) oraz ekranu EOK01 na odcinkach od 2+730 do 2+797 (początek ekranu) i od 3+034 (koniec ekranu) do km 3+070.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że droga ekspresowa przecina drogi wojewódzkie, drogi powiatowe, drogi gminne, linię kolejową nr 272 (w dwóch miejscach), a na innym odcinku biegnie równolegle do istniejącej drogi krajowej dk11. W przypadku dróg poprzecznych (wojewódzkich i krajowych) przecinanych przez drogę ekspresową S11, analizy akustyczne wykonano w ramach oddziaływania przedsięwzięcia, bowiem drogi te w ramach przedsięwzięcia zostaną przebudowane lub będą częścią węzłów drogowych. W miejscach przecięcia drogi ekspresowej S11 z ww. drogami oraz linią kolejową brak jest terenów wymagających ochrony przed hałasem. Najbliższe tereny wymagającego ochrony przed hałasem w miejscu przecięcia z projektowaną drogą ekspresową S11 zlokalizowane są w odległości co najmniej 150 m od linii kolejowej nr 272. W takiej odległości hałas z linii kolejowej będzie niewielki i nie będzie się kumulował z hałasem pochodzącym z projektowanej drogi. W pozostałych przypadkach odległości są większe od istniejących dróg przecinających się z projektowaną drogą lub biegnących do niej równolegle.

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 18 przekrojach pomiarowych, w szczególności na terenach, dla ochrony których zlokalizowane zostaną ekrany akustyczne, oraz w punktach, zlokalizowanych na terenach, na których prognozowany poziom hałasu jest bliski dopuszczalnemu.

Pomiary hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, lub inną obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia 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 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 wzbudzenie drgań, a równość nawierzchni wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań w porównaniu do stanu istniejącego.

Wskutek realizacji przedsięwzięcia trwałemu zajęciu i przekształceniu ulegną tereny gruntów o powierzchni około 705,71 ha, w tym 240 ha gruntów rolnych. W liniach rozgraniczających przedsięwzięcie, 56% terenu stanowią lasy, a 40,2% grunty orne oraz łąki i pastwiska. Planowana droga poprowadzona zostanie przez tereny doliny Baryczy o rzędnych oscylujących pomiędzy 132-200 m n.p.m., a Wzgórzami Ostrzeszowskimi, w obrębie których rzędne sięgają nawet 260-280 m n.p.m. Niweleta drogi przebiega w wykopie, po powierzchni lub na nasypie o wysokości nawet 9 m nad poziom terenu. Szacunkowy bilans mas ziemnych wskazuje, że objętość wykopów jest większa aniżeli objętość nasypów. Z analizy organu wynika, że przedsięwzięcie nie przebiega przez obszary osuwiskowe. Jak wynika z *raportu*, na obecnym etapie rozpoznania, w wariantcie wybranym do realizacji nie przewiduje się odcinków drogi, na których niweleta znajdować się będzie poniżej zwierciadła wód gruntowych. W rozwiązaniach projektowych założono, że także wszystkie rowy drogowe znajdować się będą ponad zwierciadłem wód gruntowych. W uzupełnieniu *raportu* zaznaczono jednak, że przyjęta niweleta ma charakter orientacyjny i zostanie doprecyzowana podczas sporządzania projektu budowlanego, ponadto, amplituda wahań zwierciadła wód gruntowych wynosi ± 1 m, położenie zwierciadła wód gruntowych wymaga zatem szczegółowego rozpoznania na późniejszym etapie. Wobec czego, w niniejszej decyzji zobowiązano, aby zaprojektować takie rozwiązania zabezpieczenia korpusu drogi przed napływem wód gruntowych, aby nie wpływały one trwale i negatywnie na istniejące stosunki wodne. Jednocześnie, zobowiązano, aby przebudować kolidujące z przedsięwzięciem urządzenia melioracyjne w tym drenarskie w sposób zachowujący ich funkcjonalność i niezmienną również istniejących stosunków wodnych. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie należy jednocześnie przedstawić na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy* ooś.

W raporcie przedstawiono rozpoznanie hydrogeologiczne oparte na podstawie Szczegółowej Mapy Geologicznej Polski w skali 1:50 000 oraz Mapy Hydrogeologicznej Polski w skali 1:50 000 arkusz Ostrów Wielkopolski, Ostrzeszów oraz Kępno, a także na podstawie otworów wiertniczych, o łącznym metrażu 1894,9 m, wykonanych do sporządzonych na potrzeby tego przedsięwzięcia: *Studium geologiczno-inżynierskiego dla zadania: „Wykonanie opracowań projektowych dla drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno”* oraz *Dokumentacji hydrogeologicznej wykonanej dla ustalenia warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne dla budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno*, zwanej dalej dokumentacją hydrogeologiczną, zatwierdzonej decyzją Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 9 czerwca 2020 r. znak DSR-I.7431.24.2020. W wariantcie wybranym do realizacji, planowana droga ekspresowa nie przebiega przez jakiegokolwiek złoża kopalin.

Na podstawie przeprowadzonego rozpoznania geologicznego ustalono, że w km 0+000-16+900 w podłożu drogi dominują przepuszczalne piaski rzeczne, wodnolodowcowe, fluwioglacjalne, eoliczne z lokalnymi słabo przepuszczalnymi osadami organicznymi. W ich obrębie zwierciadło wód gruntowych występuje głównie jako ciągłe, swobodne na różnych głębokościach, od 0,8 m p.p.t. do głębokości większych niż wykonane otwory badawcze i nie jest izolowane od powierzchni terenu. Planowana droga ekspresowa na odcinku do km 16+925 położona jest w obrębie głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz – Głógów (E). Zwierciadło wody w tym zbiorniku zalega płytko pod powierzchnią terenu, na głębokości 1-5 m p.p.t., miejscami nieco głębiej. Ze względu na występowanie nieizolowanego, płytko zalegającego poziomu wodonośnego będącego w więzi hydraulicznej z głębiej leżącym poziomem wodonośnym i krótki czas migracji potencjalnych zanieczyszczeń, cały obszar zbiornika charakteryzuje się bardzo wysoką i wysoką podatnością na zanieczyszczenia. Od 16+900 km w podłożu na różnych odcinkach, oprócz osadów piaszczystych, pojawiają się zwarte gliny zwałowe o raczej niskiej przepuszczalności, a zwierciadło wód podziemnych ma charakter swobodny lub napięty, i lokalnie zaczyna być izolowane od wpływów z powierzchni terenu. W oparciu o obecny etap rozpoznania geologicznego ustalono odcinki drogi przebiegające przez tereny o płytkim położeniu zwierciadła wód gruntowych, tj. występującego do głębokości 1 m p.p.t. W wariantcie wybranym do realizacji są to odcinki w km: 5+880-7+025, 7+800-12+730, 13+100-13+940, 15+925-16+300, 17+000-17+260, 19+060-19+350, 20+610-22+225, 29+920 do końca opracowania. Rozpoznanie to zostanie uszczegółowione na następnym etapie projektowym.

Jednocześnie przedsięwzięcie znajduje się w zasięgu jednolitych części wód podziemnych: PLGW600080, PLGW600081. Obie one pod względem środowiskowym mają dobry stan chemiczny wód i dobry stan ilościowy wód i nie są zagrożone nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

Najbliżej położonym komunalnym ujęciem wód podziemnych jest ujęcie Szklarka zlokalizowane pomiędzy miejscowościami Szklarka Myślniewska a Lubeszczyk – między km 12+000, a km 16+000 planowanej drogi, którego strefa ochrony pośredniej ustanowiona rozporządzeniem nr 2/2014 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z 21 stycznia 2014 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej Olszyce – Szklarka (Dz. U. Woj. Wielkopolskiego z 2014 r. poz. 472 z późn. zm.) oddalona jest w najbliższym miejscu o około 650 m na zachód od planowanego przedsięwzięcia. Ujęcie to nazywane jest ujęciem wody podziemnej Olszyce – Szklarka i składa się z dwóch oddzielnych stref ochrony pośredniej – jednej dla ujęcia Olszyce, a drugiej dla ujęcia Szklarka. Planowana droga nie narusza zatem strefy ochronnej ujęcia, a przeprowadzona analiza wykazała, że nie narusza także zakazów ustanowionych ww. rozporządzeniem. Na etapie przygotowywania projektu budowlanego i ponownej oceny należy ponownie zweryfikować lokalizację przedsięwzięcia względem stref ochronnych ujęć wód, które mogły w między czasie zostać ustanowione na podstawie art. 133 w związku z art. 551 ust. 2 ustawy

Prawo wodne i w razie potrzeby dostosować rozwiązania do zakazów lub nakazów wynikających z aktów ustanawiających te strefy.

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

Zgodnie z uzgodnieniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu analizowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Środkowej Odry administrowanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu oraz w regionie wodnym Warty administrowanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu. Pod względem hydrograficznym planowana droga położona jest w dorzeczu Odry, w obrębie działu wodnego II rzędu, tj. pomiędzy zlewnią Baryczy w północnej części drogi do km 22+500, a zlewnią Proсны i Warty w południowej części od km 22+500. Z tego względu w hydrografii terenu dominują małe ciekły charakterystyczne dla stref działów wodnych będące dopływami Baryczy oraz Proсны. Przedsięwzięcie nie przebiega przez obszary szczególnego zagrożenia powodzią. W planowanym przebiegu droga koliduje z ciekami: Leśna Struga, Helenowska Struga, Dopływ z Rejmanki, Dopływ spod Potaśni, Dopływ spod Kuźnik, Dąbrówka, Dopływ spod Rojowa, Dopływ ze Szklarki Myślniewskiej, Złotnica, Dopływ spod Rogaszyc oraz Dopływ z Turza. Ponadto, odcinek dobudowy drugiej jezdni obwodnicy Kępna koliduje z rzeką Niesób oraz Jamnica. Przedsięwzięcie znajduje się zatem w granicach zlewni jednolitych części wód powierzchniowych o kodach: PLRW60001714119 Barycz od źródła do Dąbrówki, PLRW60001714129 Dąbrówka, PLRW600017141699 Złotnica oraz w granicach zlewni jednolitych części wód powierzchniowych o kodach PLRW600017184349 Zaleski Rów, PLRW60002318424 Niesób do Dopływu z Krążkowych, PLRW6000018428 Rów Kierzno-Donaborów, PLRW60001718429 Niesób od Dopływu z Krążkowych do ujścia.

Jednolita część wód powierzchniowych (jcwp) Barycz od źródła do Dąbrówki jest silnie zmienioną częścią wód, aktualnie o złym stanie wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego jakim jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Jcwp Dąbrówka jest silnie zmienioną częścią wód, aktualnie o złym stanie wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego jakim jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2027 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Jcwp Złotnica jest naturalną częścią wód o złym stanie wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego jakim jest utrzymanie co najmniej dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2021 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Jcwp Zaleski Rów jest naturalną częścią wód o złym stanie wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego jakim jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2021 roku ze względu na brak możliwości technicznych. Jcwp Niesób do Dopływu z Krążkowych jest naturalną częścią wód, o dobrym stanie wód, niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego jakim jest utrzymanie co najmniej dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Jcwp Rów Kierzno-Donaborów jest silnie zmienioną częścią wód o złym stanie wód, jednak niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego jakim jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Nie ma wyznaczonych derogacji czasowych. Jcwp Niesób od Dopływu z Krążkowych do ujścia jest silnie zmienioną częścią wód o złym stanie wód, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celu

środowiskowego jakim jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin osiągnięcia celu środowiskowego przesunięto do 2021 roku ze względu na brak możliwości technicznych.

Część tych cieków zostanie przebudowana i przeprowadzona pod korpusem drogi za pomocą mostów oraz przepustów, a Helenowska Struga estakadą. Proces podzielony zostanie na etap wybudowania nowego odcinka koryta cieków, przełożenie cieku i zasypianie starych odcinków koryt. Najdłuższa przebudowa dotyczyć będzie rzeki Dąbrówki w km 8+926, ze względu bowiem na równoległy do planowanej drogi przebieg, zostanie ona przebudowana na odcinku około 1080 m. Złotnica natomiast kolidować będzie z planowaną drogą kilkakrotnie, w km 17+123, 18+590, 20+719, 21+576 i 22+254. Z *raportu* nie wynika, aby konstrukcje obiektów inżynierskich wymagały wykonania podpór w nurtach kolidujących z drogą cieków.

Główne zagrożenie związane ze środowiskiem wód powierzchniowych wystąpi podczas wykonywania fundamentów i konstrukcji nośnej obiektów mostowych i przepustów, a także samej przebudowy koryt cieków. Wskazane roboty, związane będą z okresowym zaburzeniem stosunków wodnych, dynamiki wodnej, niedrożnością, a także mogą prowadzić do czasowego zamulenia wód powierzchniowych. Należy jednak zaznaczyć, iż przedmiotowe zagrożenie ustąpi po zakończeniu ww. prac i nie będzie powodowało trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych, a na przebudowanym odcinku cieku nastąpi sukcesja wtórna. Przebudowane odcinki zostaną umocnione materiałami naturalnymi jak narzut kamienny, darnina, faszyna, biodegradowalne biomaty z nasionami traw. Celem zachowania niezmiennego reżimu hydrologicznego przebudowywanych cieków, zobowiązano do odtworzenia w przebudowywanych odcinkach tożsamy z likwidowanymi odcinkami warunków hydromorfologicznych (kształt, szerokość, głębokość, krętość) i umocnienia ich naturalnymi materiałami. Ponadto, w celu zapewnienia na etapie przebudowy swobodnego przepływu wód cieków oraz ograniczenia zaburzenia stosunków wodnych na przebudowywanych odcinkach wszystkich cieków i dopływów, zobowiązano w niniejszej decyzji do zachowania ciągłości przepływu wód podczas przebudowy umożliwiającej swobodne wykonywanie prac w korycie bez narażania wód cieku na niekontrolowane zanieczyszczenie. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, zrealizowane to zostanie albo poprzez wykonanie kanału obiegowego, kanału zastępczego albo poprzez odgrózenie części cieku grodzami. Jednocześnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu określił warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie ma na celu ograniczenie zmian w ciekach powierzchniowych na etapie ich przebudowy i realizacji obiektów budowlanych: prace w korytach cieków wodnych związane z budową obiektów inżynierskich prowadzić przy niskich stanach wód; skarpy nasypów i wykopów projektowanych w pobliżu cieków umocnić i zabezpieczyć poprzez obsianie trawami i/lub stosowanie materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych; brzegi cieków podczas budowy obiektów inżynierskich zabezpieczyć przed rozmywaniem i niszczeniem, w tym z zastosowaniem materiałów naturalnych lub zbliżonych do naturalnych. Ponadto, w swoim uzgodnieniu określił zalecenia dotyczące ochrony wód powierzchniowych, których tutejszy organ nie wskazał w sentencji decyzji, bowiem są swoistymi ogólnymi dobrymi praktykami, które winny być uwzględniane przy realizacji przedsięwzięć i dlatego też wnioskodawca winien się nimi kierować realizując planowane przedsięwzięcie. Polegają one na: minimalizowaniu ingerencji w ukształtowanie pasów brzegowych oraz koryt cieków wodnych i brzegów zbiorników wodnych; prowadzeniu prac w korytach cieków w sposób ograniczający do minimum zamulenie wód powierzchniowych; eliminowaniu lub ograniczaniu do niezbędnego minimum ingerencji w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków na etapie prowadzenia prac w ciekach i ich pobliżu; ograniczaniu stosowania ciężkiego sprzętu technicznego na gruntach niestabilnych w bliskim sąsiedztwie przebudowywanych koryt cieków i rowów; formowaniu pali dla posadowienia podpór obiektów inżynierskich w sposób uniemożliwiający zanieczyszczenie wód podziemnych; prowadzeniu wszelkich prac w sposób zapobiegających w miarę możliwości trwałym zmianom stosunków wodnych w obrębie obszaru inwestycji, a w szczególności w obrębie dolin rzecznych i obszarów podmokłych; prowadzeniu wszelkich prac w cieku i w obrębie cieków po wcześniejszych uzgodnieniach z jego zarządcą; ograniczaniu do niezbędnego minimum stosowania środków

do eliminacji śliskości nawierzchni. Szczegóły tych wszystkich działań należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

Odwodnienie drogi planuje się poprzez nadanie nawierzchni jezdni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych i skierowanie wód opadowych i roztopowych grawitacyjnie do elementów odwodnienia, głównie otwartych rowów drogowych lub ściekami przy krawężnikowymi do wpustów deszczowych i kolektorów deszczowych odprowadzających wody opadowe i roztopowe bezpośrednio lub przez rowy drogowe do zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych lub od razu do odbiorników ostatecznych – urządzeń wodnych (rowów) oraz cieków naturalnych. Odwodnienie kolidujących z przedsięwzięciem przebudowywanych dróg gminnych oraz dodatkowych jezdni realizowane będzie podobnie jak głównego szlaku drogi ekspresowej. Układ odwodnienia uwarunkowany będzie niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, ukształtowaniem i charakterem terenu oraz możliwością odprowadzenia wód do odbiorników ostatecznych. Planowane w systemie odwodnienia zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne posiadały będą przelew do odbiornika – cieku naturalnego lub urządzeń melioracyjnych. Obecnie planuje się 50 zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych. Ze względu na płytkie występowanie wód gruntowych wszystkie zbiorniki planuje się jako otwarte i ziemne, szczelne, retencyjno-sedymentacyjne. Każdy zbiornik wyposażony zostanie w odpływ, a w przypadku braku grawitacyjnego rozwiązania w pompownię kierującą wody do odleglejszego odbiornika. Zadaniem zbiorników będzie regulacja natężenia odprowadzanych wód opadowych, a tym samym zabezpieczenie odbiorników końcowych przed wystąpieniem z brzegów i zabezpieczenie terenów położonych poniżej przekroju drogowego przed podtopieniami, a także podczyszczanie poprzez zatrzymanie zawiesiny trudno opadającej. Wobec czego, zobowiązano za Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu do stosowania na wylotach do odbiorników regulatorów odpływu dostosowanych do obliczeń przepustowości tych odbiorników. Odwodnienie drugiej jezdni obwodnicy Kępna przewiduje się za pomocą systemu odwodnienia zaprojektowanego na pierwszym etapie dla układu docelowego, dla którego uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W ww. decyzjach uzgodniono bezpośredni zrzut wód opadowych do rzeki Jamnica po uprzednim podczyszczeniu w osadniku.

Przeprowadzona w *raporcie* prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu na analizowanych odcinkach drogi ekspresowej S11 będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych stężenia zawiesiny ogólnej oraz prawdopodobnie substancji ropopochodnych (na podstawie prognozy stężeń substancji ekstrahujących się eterem naftowym) 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). Należy przy tym zauważyć, że prognozę przeprowadzono obiema metodykami, zarówno tą zawartą w Polskiej Normie PN-S-02204 *Odwodnienie dróg*, która bardziej nadaje się do dróg o przekroju i natężeniu ruchu charakterystycznym dla drogi ekspresowej, jak i 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 zamieszkiwych o dobowym natężeniu ruchu w zakresie do 17500 pojazdów na dobę, tak jak przebudowywane w ramach kolizji drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe. W ten sposób zaprognozowano odpowiednimi metodykami stężenia normowanych substancji zarówno dla drogi ekspresowej jak i dla kolidujących z nią dróg jednojezdniowych. Dla drogi ekspresowej najwyższe prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych występują w 2023 roku dla odcinka od Węzła Przygodzice do Węzła Antonin i wyniosą odpowiednio 237 mg/l i 18,9 mg/l. Natomiast dla kolidujących z drogą ekspresową dróg jednojezdniowych największe stężenia zawiesiny ogólnej prognozowane są w tym samym roku na odcinku 1 drogi wojewódzkiej nr 449 i wynoszą 101 mg/l; nie prognozuje się przekroczeń stężeń substancji

ropopochodnych. Przyjęto jednak powszechne założenie, że metodyka zawarta w Polskiej Normie powoduje zawyżenie wyników prognozowanych stężeń zanieczyszczeń, a dowodzić tego mają wielokrotne badania prowadzone przez wnioskodawcę na innych drogach i że zastosowanie rozwiązania są wystarczające dla dotrzymania warunków ww. rozporządzenia.

Wobec powyższego, przeanalizowano planowane rozwiązania redukujące stężenia zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych.

Procesem podczyszczającym wody opadowe i roztopowe ze stężeń obu substancji jest sedimentacja. Za urządzenia, w tym planowane w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi, w których podczyszczane będą w ten sposób wody opadowe, uznać należy kolejno wpusty drogowe z częścią osadczą, prefabrykowane osadniki zawiesin, oraz zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne. W literaturze przyjmuje się, że skuteczność takich urządzeń w odniesieniu do zawiesiny ogólnej oraz substancji ropopochodnych wynosi co najmniej 60% (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004, Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg, Warszawa: IOŚ). W niniejszej decyzji zobowiązano przede wszystkim, aby przed każdym odbiornikiem bezwzględnie zastosować co najmniej osadnik zawiesin. Jednocześnie, zobowiązano, aby urządzenia te dobrać tak, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji. Rowy drogowe, ze względu na konieczność ich uszczelnienia na odcinku od początku opracowania do km 22+800, i tym samym brak przepuszczalności gwarantującej skuteczne podczyszczanie, nie można w tej sytuacji uznać za skuteczne urządzenia systemu odwodnienia wspomagające proces oczyszczania wód opadowych i roztopowych z zawiesiny ogólnej (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004).

W celu uniknięcia zanieczyszczenia wód podziemnych wskutek uwolnienia substancji przewożonych w pojazdach poruszających się po planowanej drodze, a także zanieczyszczenia odbiorników ostatecznych, przed wszystkimi odbiornikami ostatecznymi, bez względu na ich rodzaj, należy zaprojektować odcinające zamknięcia/zasuwy awaryjne.

Z uwagi na potrzebę m.in. ochrony jakości wód głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz – Głogów (E), ale także, ze względu na potrzebę ochrony wód rzeki Złotnicy w trakcie postępowania wnioskodawca dokonał rewizji rozwiązań dotyczących systemu odwodnienia i zobowiązał się na odcinku od początku opracowania do km 22+800 zaprojektować szczelny system odwodnienia planowanej drogi w tym rowów drogowych i zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych. Jak wskazano w uzupełnieniu *raportu* jako materiał do uszczelnienia rowów można zastosować glinę, matę bentonitową, folię lub geomembranę.

Przez strefę ochronną ujęcia wody podziemnej Olszyce przepływa rzeka Złotnica, do której w km 17+123, 18+590, 20+719, 21+576, 22+254 drogi ekspresowej odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe z planowanego układu drogowego. Ponadto, przez strefę ochronną ujęcia wody Szklarka przepływa Dopyływ ze Szklarki Myślniewskiej oraz Dopyływ z Rojowa, które w kilometrze odpowiednio 16+089 oraz 13+646 drogi również będą odbiornikami wód odpadowych i roztopowych. Ze względu na ukształtowanie terenu spływ powierzchniowy, a także kierunek migracji wód podziemnych prowadzi ze wschodu na zachód, tj. z terenu drogi w kierunku stref ochronnych ujęcia. Z uwagi na potrzebę ochrony wód tego ujęcia, w trakcie oceny oddziaływania na środowisko wnioskodawca wydłużył zatem odcinek, na którym zaprojektować należy szczelny układ drogowy, ponadto, tak jak na pozostałym przebiegu drogi, wody opadowe zostaną najpierw zatrzymane w szczelnych zbiornikach retencyjno-sedymentacyjnych, a następnie odprowadzone zapewniając równomierny, niepowodujący podtopień i zaburzenia poziomów wód odpływ do odbiornika. Natomiast, w przypadku wystąpienia zdarzenia losowego na drodze, zastosowane zostaną zastawki/zasuwy awaryjne, odgradzające i skupiające ewentualny wyciek. Zabezpieczy to środowisko gruntowo-wodne przed potencjalną infiltracją zanieczyszczeń pochodzących z eksploatacji drogi. Jednocześnie, ze względu na prognozowane przekroczenia dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej, przed odbiornikami zastosowane zostaną osadniki i dodatkowo, celem ochrony ujęcia wody podziemnej Olszyce-Szklarka, w trakcie przeprowadzonej oceny zdecydowano o wprowadzeniu dodatkowych

rozwiązań w postaci separatorów substancji ropopochodnych przed wylotami do odbiorników w ww. kilometrażach.

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania i utrzymania zakładanej redukcji zanieczyszczeń niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego za Dyrektorem Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu nałożono warunek, aby prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów. Jednocześnie, organ ten w warunkach realizacji przedsięwzięcia nakazał warunki techniczne podczyszczania wód uzgodnić wcześniej z gestorami odbiorników.

Uwzględniając skuteczność podczyszczania planowanych urządzeń, przeprowadzona zgodnie z metodyką analiza wykazała, że odprowadzana do odbiornika woda opadowa powinna spełniać normy określone w ww. rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. Jednakże, na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o oś, należy przedstawić szczegółowe rozwiązania dotyczące systemu odwodnienia, w szczególności w odniesieniu do lokalizacji i rodzaju zbiorników, sposobu uszczelnienia systemu, odbiorników ostatecznych, lokalizacji i parametrów rozwiązań chroniących środowisko wraz z uzasadnieniem ich lokalizacji, przepustowości, przedstawieniem obliczeń i uzasadnieniem doboru.

Jednocześnie, uwzględniając uwarunkowania środowiskowe terenu realizacji przedsięwzięcia, w celu potwierdzenia stanowiska, że prognozowanie stężeń zanieczyszczeń według metodyki zawartej w Polskiej Normie powoduje zawyżenie wyników, niniejszą decyzją zobowiązano do wykonania po upływie 1 roku od dnia oddania całego odcinka drogi ekspresowej do użytkowania analizy porealizacyjnej w zakresie skuteczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych do parametrów określonych przepisami prawa. Badania powinny zostać wykonane na głównych wylotach do odbiorników co najmniej 2 razy w roku, bezpośrednio po opadach poprzedzonych okresem bezopadowym. Badania należy przeprowadzić na wylotach do Złotnicy, Dopływu ze Szklarki Myślniewskiej, Dopływu z Rojowa, Helenowskiej Strugi i Dopływu z Rejmanki. W zakresie badań należy uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne.

Na obecnym etapie realizacji przedsięwzięcia projektowany w km 10+950 MOP dwustronny posiadał będzie kategorię I, tzn. wyposażony zostanie w miejsca parkingowe, toalety i miejsca wypoczynku dla podróżnych. Docelowo jednak będzie to MOP kategorii II i III, a więc może zostać wyposażony również w stację paliw i restaurację dla których rezerwę terenu uwzględniono już teraz. Rozbudowa MOP do kategorii II i III zrealizowana zostanie odrębną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Porównując do innych, obecnie eksploatowanych MOP, wnioskodawca przewiduje, że na potrzeby eksploatacji MOP kategorii I zużywane będzie do około 1000 m³ wody na kwartał. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, na obecnym etapie nie przewiduje się budowy ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia MOP w wodę na cele socjalno-bytowe. Zaopatrzenie wodę na cele obsługi węzłów sanitarnych oraz dla celów przeciwpożarowych realizowane będzie poprzez budowę odcinków wodociągów z istniejącej sieci wodociągowej. Skoro wnioskodawca wprost deklaruje, że nie przewiduje wykonywania ujęcia wód podziemnych na potrzeby zaopatrzenia MOP w wodę do ww. celów *Regionalny Dyrektor* zobowiązał do zaprojektowania przyłącza wodociągowego do MOP i zaopatrzenia z niego MOP w wodę, co jest działaniem korzystniejszym dla środowiska. Jednocześnie, ze względu na brak infrastruktury kanalizacyjnej, wnioskodawca przewiduje konieczność budowy oczyszczalni ścieków sanitarnych. Teren planowanych MOP przewiduje się odwieść za pomocą szczelnej kanalizacji deszczowej, zakończonej przed odbiornikiem układem podczyszczającym w postaci osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych. Odrębnego rozwiązania wymagać będzie odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z wydzielonego stanowiska postojowego dla samochodów przewożących substancje niebezpieczne. Ze względu na brak precyzyjnych informacji dotyczących rozwiązań dla planowanego MOP, w niniejszej decyzji, określono ogólne warunki dotyczące konieczności

zaprojektowania rozwiązań minimalizujących, ograniczających lub eliminujących oddziaływanie MOP na środowisko gruntowo-wodne, m.in. zaopatrzenie w wodę z sieci wodociągowej, zaprojektowanie oczyszczalni ścieków, zaprojektowanie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej, zakończonego urządzeniami podczyszczającymi w postaci osadnika oraz separatora substancji ropopochodnych. Jednocześnie, w związku z tym, że według wnioskodawcy szczegółowe informacje dostępne będą na dalszych etapach projektowych, na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy o oś*, należy przedstawić szczegółowe rozwiązania, m.in. realizujące warunki niniejszej decyzji, dotyczące organizacji i funkcjonowania MOP, zaopatrzenia w wodę, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony środowiska gruntowo-wodnego.

Na etapie realizacji woda wykorzystywana będzie do celów socjalnych, a także do utrzymywania wilgotności gruntu nasypowego, do wytwarzania i pielęgnacji betonu oraz do zraszania nawierzchni w celu zapobiegania pyleniu. Zasadniczo, wnioskodawca przewiduje dostarczać wodę z najbliższych hydrantów oraz beczkowozami. Według informacji przedstawionych w uzupełnieniu *raportu*, na obecnym etapie nie przewiduje poboru wody z cieków powierzchniowych czy realizacji ujęć wód podziemnych na potrzeby realizacji prac budowlanych i procesów technologicznych, jednak bardziej precyzyjne informacje będą dostępne na późniejszym etapie projektowym. Zakłada jednak, że woda do zraszania placu budowy może pochodzić z wód opadowych nagromadzonych w rowach i lokalnych zagłębieniach. O ile ze względu na ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych, realizacji ujęć wód podziemnych na te cele tutejszy organ zakazał w niniejszej decyzji wprost, o tyle, ze względu na łatwość w dostępie, nie można wykluczyć takiej ewentualności w przypadku poboru z cieków powierzchniowych. Zapobiegawczo jednak, tutejszy organ wskazał w niniejszej decyzji, aby przy ewentualnym poborze wody z cieków powierzchniowych zachować w nich co najmniej przepływ biologicznie nienaruszalny, nie powodować zachwiania warunków hydrologicznych i hydromorfologicznych w cieku, a wszelki pobór uzgadniać z zarządcami cieków. Nie uwzględniono zatem warunku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu o tym aby wodę na potrzeby prac budowlanych pobierać z istniejących sieci wodociągowych według uzgodnień z gestorami sieci lub poprzez dowóz wody beczkowozami, bowiem ograniczałoby to w sposób nieuzasadniony wnioskodawcy możliwości realizacji przedsięwzięcia.

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

Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie zobowiązano, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu, a w celu zminimalizowania napływu wód gruntowych, wykopy wymagające odwadniania, np. pod obiekty inżynierskie, 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. Jednocześnie Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu wskazał, aby: w trakcie prac budowlanych w miarę możliwości chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed

przedstawianiem się do nich zanieczyszczeń, czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum, szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do minimum. Zobowiązał również do przedstawienia szczegółów na etapie ponownej oceny.

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

W swoim stanowisku Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu wskazał warunki, których tutejszy organ nie uwzględnił w niniejszej decyzji, bowiem zasadniczo wynikają one z przepisów prawa. Dotyczą one organizowania zaplecza budowy zgodnie z wymogami ochrony środowiska; ograniczenia do minimum terenu zajętego pod plac i zaplecze budowy; wykorzystywania wyłącznie materiałów budowlanych spełniających standardy jakościowe ze szczególnym uwzględnieniem odporności na wymywanie; zorganizowania zaplecza sanitarnego dla pracowników; prowadzenia prac w ciekach; odwadniania wykopów i odprowadzania wód z odwodnienia po uzgodnieniu z zarządcą cieków; ustalania warunków podczyszczania wód opadowych i roztopowych z gestorami odbiorników; wykorzystywania najmniej uciążliwych dla środowiska środków chemicznych do eliminowania śliskości; stosowania do malowania linii i znaków drogowych farb i materiałów posiadających aprobatę techniczną.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania przedsięwzięcia, zastosowane rozwiązania i technologie oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko przedstawione w *raporcie*, przy dotrzymaniu określonych warunków realizacji przedsięwzięcia Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich we Wrocławiu stwierdził brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i tym samym nie stwierdził negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 poz. 1967) obowiązującym w dniu wydania niniejszej decyzji na podstawie art. 555 ust. 2 pkt. 6 ustawy *Prawo Wodne*. 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 dokumentacji hydrogeologicznej zalecono prowadzenie monitoringu wód opadowych pochodzących z odwodnienia drogi na wylotach odwodnienia do cieków lub gruntu, oraz przede wszystkim założenie sieci monitoringowej złożonej z piezometrów wykonanych w rejonach miejsc uznanych za wrażliwe, w których wykonywano otwory badawcze na potrzeby dokumentacji hydrogeologicznej z uwzględnieniem rejonów najniżej położonych w stosunku do trasy drogi (ze względu na spływ powierzchniowy zanieczyszczeń), a także w miejscach, gdzie eksploatowany poziom wodonośny nie posiada izolacji i jest bezpośrednio narażony na migracje zanieczyszczeń z powierzchni ziemi. Na podstawie tych zaleceń wnioskodawca zaproponował lokalizację, zakres oraz częstotliwość prowadzenia monitoringu, a tutejszy organ uwzględnił je w warunkach realizacji przedsięwzięcia jako analizę skutków realizacji przedsięwzięcia w odniesieniu do terenów szczególnie wrażliwych na zanieczyszczenie w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz – Głogów (E). Dla wariantu wybranego do realizacji należy wykonać piezometry i prowadzić monitoring jakości i ilości wód podziemnych w poniższych lokalizacjach:

- w kilometrze 5+100-6+900 w okolicy miejscowości Antonin w pobliżu Jeziora Szperek, stawów hodowlanych w kilometrze 6+100 i ich dopływów,
- w kilometrze 13+000-13+800 w sąsiedztwie Dopływu spod Rojowa przepływającego przez strefę ochrony pośredniej ujęcia Szklarka,
- w kilometrze 17+000-18+100 w miejscu przekraczania rzeki Złotnicy przepływającej przez strefę ochrony pośredniej ujęcia Olszyce,

- w kilometrze 18+100-20+800 wzdłuż rzeki Złotnicy, ze szczególnym uwzględnieniem stawów hodowlanych w kilometrze 18+500.

Na wskazanych odcinkach należy zaprojektować monitoring w układzie jednego piezometru na dopływie wód na teren inwestycji i co najmniej dwóch piezometrów na kierunku odpływu wód z terenu przedsięwzięcia. Piezometry powinny być tak zlokalizowane i wykonane, aby w okresie planowanego monitoringu mogły być dostępne do pomiarów, zabezpieczone przed dostępem osób trzecich i ryzykiem zanieczyszczenia oraz zawsze ujmować poziom wód gruntowych uwzględniając sezonową amplitudę wahań zwierciadła. Ze względu na charakterystykę przedsięwzięcia zakres badań jakościowych powinien objąć odczyn pH; twardość ogólną; utleniałość (ChZTMn); chemiczne zapotrzebowanie na tlen (ChZTCr); wskaźniki nieorganiczne: chlorki, siarczany, azotany, amoniak; metale: ołów, kadm, cynk, chrom ogólny, kobalt, żelazo, mangan; lotne węglowodory aromatyczne (BTEX); węglowodory ropopochodne; wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne (WWA). Monitoring powinien być prowadzony od dnia oddania odcinka drogi ekspresowej do użytku przez okres 10 lat, przy czym pomiar położenia zwierciadła wód gruntowych we wszystkich piezometrach zaleca się prowadzić co roku, natomiast pomiar jakościowy 1 raz na 2 lata o ile nie będzie przekroczeń mierzonych substancji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń należy zwiększyć odpowiednio częstotliwość pomiarów. W każdorazowym sprawozdaniu z monitoringu należy zawrzeć analizę słowną wyników z porównaniem do odpowiednich przepisów prawa, a w przypadku wykrycia przekroczeń mierzonych substancji, ustalić przyczynę oraz zaproponować odpowiednie działania minimalizujące skutki dla środowiska, a w ostatnim monitoringu zawrzeć podsumowanie. Monitoring należy przedkładać *Regionalnemu Dyrektorowi*, Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu. Dokładny projekt monitoringu należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

Osobnego odniesienia się wymaga ekspertyza dr Sylwestra Kraśnickiego *Wpływ budowy drogi ekspresowej S11 na wody podziemne i powierzchniowe na odcinki Kępno-Przygodzice*, opracowana w lutym 2022 r., która złożona została wraz z pismem z 30 marca 2022 r. Stowarzyszenia Ekologicznego Eko-Unia i dołączona przez *Regionalnego Dyrektora* do akt niniejszej sprawy. Zarówno pismo Stowarzyszenia, jak i ekspertyza odnoszą się do tego, że blisko połowa odcinka projektowanej drogi ekspresowej, niezależnie od wariantu, znajduje się w obszarze głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E) o bardzo wysokiej podatności jego wód na zanieczyszczenie z powierzchni terenu. Z tego względu Stowarzyszenia wniosło o uwzględnienie następujących uwag i wniosków:

1. Głównym zagrożeniem dla wód podziemnych jest wyciek i infiltracja zanieczyszczeń z maszyn budowlanych na etapie budowy, a także z pojazdów korzystających z drogi w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej na etapie jej eksploatacji.
2. Głównym zagrożeniem dla wód podziemnych ze strony drogi ekspresowej S11 będzie zanieczyszczenie substancjami spływającymi z jej nawierzchni: związkami ropopochodnymi, metalami ciężkimi oraz chlorkami sodu wapnia i magnezu używanymi do usuwania śniegu i lodu z nawierzchni drogi. Zasadna jest konieczność szczegółowej analizy migracji tych substancji.
3. Zaleca się zastosowanie regulacji zaproponowanych w dokumentacji hydrogeologicznej sporządzonej dla głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E).
4. Należy zainstalować separatory substancji ropopochodnych na całym odcinku drogi S11 przebiegającym na obszarze głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E).
5. Zaleca się uwzględnić kryteria waloryzacji wariantów o zaproponowane w ekspertyzie aspekty oddziaływania, które w sposób miarodajny uchwycą zagrożenie dla poziomów użytkowych głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E).
6. Wnioskodawca powinien opracować w oparciu o zgromadzone informacje hydrogeologiczne i przedstawić dla odcinka drogi przebiegającego przez główny zbiornik wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz – Głogów (E) numeryczny model migracji zanieczyszczeń - substancji ropopochodnych, metali ciężkich oraz chlorków sodu, wapnia

i magnezu - zarówno dla normalnego użytkownika drogi jak i zdarzeń nietypowych jak wypadki i związane z nimi wycieki zanieczyszczeń i wykorzystania wyników do zaprojektowania adekwatnych środków minimalizacji zagrożenia.

Regionalny Dyrektor wziął pod uwagę powyższe wnioski i postulaty, wezwał wnioskodawcę do odniesienia do poszczególnych kwestii, przeanalizował materiał dowodowy, rozważył i poniżej wskazuje w jakim zakresie zostały one uwzględnione.

Ad. 1 Odnosząc się do tego wniosku, na wstępie należy wskazać, że *Regionalny Dyrektor* nałożył w niniejszej decyzji szereg warunków mających na celu zminimalizowanie, a nawet wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego zarówno na etapie realizacji poprzez odpowiednią organizację zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych oraz parkingów pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, jak i na etapie eksploatacji poprzez m.in. uwzględnienie w projekcie odpowiednich rozwiązań dotyczących uszczelnienia systemu odwodnienia czy zastosowanie zasuw awaryjnych przed każdym wylotem do odbiorników. W tym kontekście należy zauważyć, że obecnie istniejąca i eksploatowana droga krajowa DK 11 nie posiada żadnych rozwiązań ukierunkowanych na ochronę środowiska gruntowo-wodnego, a również przebiega przez główny zbiornik wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E). Każda kolizja na tej drodze, przy braku zorganizowanego systemu odwodnienia, stanowi znacznie większe zagrożenie dla jakości wód podziemnych, aniżeli z planowanej drogi ekspresowej. Skoro zatem planowana droga ekspresowa ze wszystkimi rozwiązaniami projektowymi przejmie zasadniczy potok ruchu pojazdów z DK 11, należy uznać, że zagrożenie dla jakości wód głównego zbiornika wód podziemnych istotnie dzięki niej zmaleje.

Ad. 2 Głównymi nośnikami substancji ropopochodnych oraz metali ciężkich w spływach wód opadowych podczas bezawaryjnej eksploatacji drogi są cząstki stałe, na powierzchni których jedne i drugie substancje są adsorbowane (na wypadek awaryjnego wycieku zaplanowano zasuwę i usunięcie wycieku przez odpowiednie służby). Zatem zadanie redukcji zawiesiny ogólnej przy okazji, której zredukowana będzie zawartość substancji ropopochodnych i akumulowana zawartość metali ciężkich, spoczywać będzie na osadnikach oraz szczelnych zbiornikach retencyjno-sedymentacyjnych. W cytowanej już w niniejszej decyzji literaturze przyjmuje się, że skuteczność podczyszczania prawidłowo eksploatowanych urządzeń tego rodzaju osiąga od 60 % do 80%. Ponadto, że zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych do odbiorników odprowadzany będzie regulatorem odpływu jedynie nadmiar wód, w dodatku o ograniczonym natężeniu odpływu do odbiornika. Analizując drogę migracji potencjalnych zanieczyszczeń należy zwrócić przede wszystkim uwagę na fakt, że w kilometry od początku odpracowania do 22+800 planuje się szczelny system odwodnienia drogi, zapobiegając w ten sposób jakimkolwiek kontaktowi wód opadowych i roztopowych z środowiskiem gruntowo-wodnym. Jednocześnie, mając na względzie bezwzględną konieczność ochrony wód ujęcia wody dla miasta Ostrzeszów, dodatkowo na wylotach do Złotnicy, Dopływu ze Szlarki Myśleniewskiej oraz Dopływu z Rojowa, planuje się separatory substancji ropopochodnych. Z tego względu organ określił w niniejszej decyzji odpowiednie warunki realizacji przedsięwzięcia, których dotrzymanie zapewni ochronę środowiska gruntowo-wodnego, a także skorzystał z narzędzi do kontroli tych rozwiązań (ponowna ocena, analiza porealizacyjna, monitoring wód podziemnych). Odnosząc się natomiast do chlorków, rodzaj i ilość środków do zimowego utrzymywania dróg określona jest rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 r. Nr 230, poz. 1960), dla którego delegacją ustawową był art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Zgodnie z jego treścią należy przyjąć, że Minister właściwy do spraw środowiska określił w tym rozporządzeniu rodzaje środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach, a także warunki ich stosowania, kierując się

m.in. potrzebą ochrony krajobrazu i różnorodności biologicznej, a wnioskodawca jest zobowiązany do stosowania tego aktu wykonawczego.

- Ad. 3 Jak wynika ze zgromadzonego materiału, obszar ochronny głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głógów (E) nie został ustanowiony i nie jest obecnie procedowane jego ustanowienie. Brak zatem podstaw prawnych do stosowania nakazów i zakazów dla tego terenu wskazanych w dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w związku z ustanowieniem obszarów ochronnych Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 303 "Pradolina Barycz - Głógów (E)" (Proxima, 2011). Pomimo tego, w uzupełnieniu *raportu* wnioskodawca odniósł się do treści tej dokumentacji, dołączając jej kopię. Zasadniczo, należy uznać, że przedsięwzięte przez wnioskodawcę działania spełniają zakazy, nakazy i zalecenia tej dokumentacji. Dla przedsięwzięcia wnioskodawca zlecił sporządzenie dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne związane z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować ich zanieczyszczenie. Wody opadowe i roztopowe nie będą odprowadzane do ziemi, bowiem zaprojektowany zostanie szczelny system odwodnienia drogi aż do odbiornika – cieku powierzchniowego. Zastosowane zostaną urządzenia ochrony środowiska, w tym osadniki i separatory substancji ropopochodnych. Ponadto środowisko gruntowo-wodne wokół przedsięwzięcia zostanie objęte monitoringiem jakości wód w piezometrach.
- Ad. 4 W zaplanowanym systemie odwodnienia układu drogowego separatory substancji ropopochodnych zastosowane zostały jako rozwiązanie szczególne, tylko i wyłącznie ze względu na wystąpienie w otoczeniu drogi wyjątkowo wrażliwych obszarów, w tym wypadku stref ochronnych ujęcia wody podziemnej Olszyce-Szklarka, przez którą przepływają cieki, do których prowadzony będzie zrzut nadmiaru wód opadowych i roztopowych ze szczelnych zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych, lub też ze względu na wyjątkowe ryzyko wysokich stężeń substancji ropopochodnych w spływach wód opadowych jak w przypadku MOPów. Przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązań dotyczących normalnej eksploatacji drogi jak i sytuacji awaryjnych, nie ma potrzeby stosowania separatorów substancji ropopochodnych na całym przebiegu drogi w obszarze głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz-Głógów (E).
- Ad. 5 W analizie wielokryterialnej w kryterium środowiskowym wprowadzono wskaźnik dotyczący długości przebiegu drogi przez obszary występowania wód podziemnych o bardzo silnym i silnym zagrożeniu na zanieczyszczenie. Dane dotyczące waloryzacji tych obszarów przyjęto według sporządzonej celowo dla planowanego przedsięwzięcia dokumentacji hydrogeologicznej. Wskaźnik określono jako ważny z uwagi na fakt, iż oddziaływanie stanowi istotną formę niekorzystnego wpływu inwestycji na stan jakościowy wód użytkowego poziomu wodonośnego.
- Ad. 6 Dla przedmiotowego przedsięwzięcia wnioskodawca zlecił sporządzenie Dokumentacji hydrogeologicznej wykonanej dla ustalenia warunków hydrogeologicznych w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne dla budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno. Organ, który decyzją z 9 czerwca 2020 r. znak DSR-I.7431.24.2020 zatwierdził tę dokumentację, nie wzywał do uzupełnienia o modelowanie hydrogeologiczne. Uwzględniając natomiast zastosowane rozwiązania, nie ma podstaw ani merytorycznych, ani formalnych do dokonywania dalszych analiz w zakresie migracji zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego.

Budowa drogi ekspresowej wymaga przebudowy jednotorowej linii wysokiego napięcia 110 kV Kępno - Ostrzeszów, tj. korekty jej trasy. Linia przecina drogę w km ok. 27+270 wariantu W3. Linia zostanie przebudowana od istniejącego słupa nr 36 do słupa 39. Przebudowa linii nastąpi w liniach rozgraniczających przewidywanego pasa drogowego.

Z uwagi na niedookreśloną niweletę planowanego układu drogowego w niniejszej decyzji wskazano jako warunek realizacji przedsięwzięcia tylko konieczność przebudowy ww. linii. Szczegółowe określenie oddziaływania nastąpi na etapie ponownej oceny. Jednak przy

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

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 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. Zgodnie z treścią *raportu* przewiduje się selektywne magazynowanie odpadów, które nie zostaną wykorzystane podczas prac budowlanych, a następnie ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty i dalej poddanie recyklingowi (np. żelazo, stal, mieszaniny metali) lub unieszkodliwianiu (np. baterie, akumulatory, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych), co zapisano jako warunek w niniejszej decyzji. Sposób gromadzenia odpadów będzie zależny od ich rodzaju oraz potencjalnego zagrożenia, które stwarzają dla środowiska. Odpady niebezpieczne zostaną oddzielone od obojętnych i innych niż obojętne i niebezpieczne, a następnie przechowane w odpowiednich do tego celu szczelnych pojemnikach. Masy ziemne będą gromadzone w postaci hałd. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego nałożony został warunek, aby miejsca gromadzenia odpadów niebezpiecznych utwardzić oraz zabezpieczyć przed warunkami atmosferycznymi oraz dostępem osób nieupoważnionych. Ponadto miejsce gromadzenia odpadów zostanie zlokalizowane z dala od cieków powierzchniowych i systemów melioracyjnych oraz z dala od miejsc skrzyżowania z ciekami powierzchniowymi. Zgodnie z deklaracją wnioskodawcy gruz oraz gleba i ziemia, w tym kamienie w miarę możliwości będą wykorzystywane we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu lub jako podbudowę dróg), a w przypadku braku takiej możliwości będą przekazywane uprawnionym odbiorcom. Powyższe zapisano w niniejszej decyzji jako warunek celem zrównoważonej gospodarki odpadami. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą głównie odpady związane z użytkowaniem drogi w tym: stosowaniem środków zwalczania śliskości drogi, prowadzeniem robót związanych z utrzymaniem i konserwacją drogi czy odpady powstające w wyniku wypadków drogowych. Wytwórcą odpadów na tym etapie będą poszczególne firmy świadczące usługi w zakresie utrzymania drogi w należyтым porządku. Wnioskodawca na tym etapie nie przewiduje konieczności magazynowania odpadów.

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, tlenków węgla, węglowodorów, tlenków siarki oraz pyłu PM10 i PM2,5. W obliczeniach uwzględniono prognozy ruchu dla roku 2026 i 2036 z podziałem drogi na odcinki charakteryzujące się różnym natężeniem ruchu. Przedstawiona analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2021 r. poz. 845) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) poza liniami rozgraniczającymi inwestycję.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się również wiązał etap budowy planowanego przedsięwzięcia. Źródłami tej emisji będą głównie pojazdy oraz silniki pracujących maszyn. Może również dojść do niezorganizowanej emisji pochodzącej z pyłów unoszonych podczas transportu materiałów sypkich. Pewne substancje są również emitowane podczas kładzenia nawierzchni bitumicznych. Jednak tego typu emisje mają charakter czasowy i są krótkotrwałe; ich źródła przemieszczają się wraz z postępem prowadzonych prac, a następnie znikają po zakończeniu prac budowlanych. Celem ograniczenia wpływu przedsięwzięcia w tym aspekcie wnioskodawca zadeklarował, że przewożone materiały sypkie będą zakrywane powłokami materiałowymi. Ponadto do przewozu gruntu oraz materiałów budowlanych w miarę możliwości wykorzystywane będą samochody wywrotki (zamiast samochodu skrzyniowego), gdzie materiał jest wybierany za pomocą czerpaka, co zapewni mniejszą emisję pyłu podczas rozładunku. Czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia ograniczony zostanie do niezbędnego minimum. Należy też mieć na względzie, że emisje powstające na etapie budowy będą miały charakter niezorganizowany, miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

Nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie miało znacząco istotny wpływ na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i globalnej. Planowana droga nie przebiega przez aglomeracje i miejscowości, a generowane w jej obrębie zanieczyszczenia nie będą się kumulowały i mogą ulec w miarę szybkiemu rozproszeniu. Z uwagi na swój charakter stwierdza się, iż nie przyczyni się do istotnego zwiększenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, które powodowałyby kumulację energii cieplnej. W związku z planowaną inwestycją, niewielka emisja gazów cieplarnianych będzie związana z ruchem pojazdów poruszających się podczas realizacji przedsięwzięcia. Wpływ na klimat w skali lokalnej będzie miała wycinka drzew, w szczególności powierzchni leśnych, choć zapewne nie będzie on znaczący. Ze względu na klimat panujący w Wielkopolsce nie przewiduje się, aby ewentualne negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatycznym mogły w istotnie negatywny sposób wpłynąć na przedsięwzięcie. Panujące w regionie warunki są umiarkowane i nie odbiegają od normalnych, co wskazuje na potencjalnie ograniczony ich wpływ na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Możliwe do wystąpienia długotrwałe upały oraz susze, nie powinny istotnie wpłynąć na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Zgodnie z treścią *raportu* Inwestycja będzie technologicznie przystosowana do ewentualnych awarii, a wykorzystane przy jej budowie materiały i mieszanki mineralno-asfaltowe będą spełniały obowiązujące norm. Na podstawie dostępnych źródeł stwierdza się, iż przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami zagrożonymi powodzią oraz obszarami osuwiskowymi.

Planowane przedsięwzięcie w wariantie przewidzianym do realizacji, z wyłączeniem odcinka II obwodnicy Kępna obejmującego dobudowę drugiej jezdni, położone jest w obszarze chronionego krajobrazu Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska (woj. wielkopolskie). Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000, w odległości ok. 370 m od osi drogi są: obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Baryczy PLB020001 i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Ostoja nad Baryczą PLH020041.

Najbliższe strefy ochrony ostoi, miejsca rozrodu, regularnego przebywania znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej drogi, tj. strefa ochrony wyznaczona wokół gniazda bielika *Haliaeetus albicilla* w obrębie ewidencyjnym Antonin i strefa ochrony wyznaczona wokół gniazda bociana czarnego *Ciconia nigra* w obrębie ewidencyjnym Olszyna. Droga przebiega przez korytarze ekologiczne wyznaczone w opracowaniu: *Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011*”, na odcinku od km 0+000 do km 18+515 przez korytarz „Stawy Milickie GKPdC-17”, a na odcinku od km 27+745 do km 30+165 przez korytarz „Wzniesienia południowej Wielkopolski KPdC-16B”.

W wariantie wybranym do realizacji droga przebiega na znacznych odcinkach przez duże, zwarte kompleksy leśne, w niewielkim stopniu po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11,

w części przez otwarte tereny rolne, urozmaicone szpalerami drzew, śródpolnymi zadrzewieniami, niewielkimi ciekami. Droga nie koliduje z większymi rzekami.

Oceny oddziaływania przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze dokonano na podstawie inwentaryzacji przyrodniczych wykonanych na potrzeby *raportu*. Dodatkowo w trakcie postępowań z udziałem społeczeństwa przedłożone zostało opracowanie Kisiel i in. (2021 r.) *Inwentaryzacja roślin naczyniowych, siedlisk przyrodniczych, płazów, ptaków i ssaków (bez nietoperzy) wzdłuż projektowanej drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno, Wrocław (msc.)*, które dostarczyło dodatkowych, istotnych danych przyrodniczych. Inwentaryzacja na potrzeby *raportu*, w zależności od badanej grupy, prowadzono w buforze 300 m (500 m na obszarach N2000) od osi drogi w okresie od lipca 2018 r. do kwietnia 2020 r. Dodatkowe dane zawarte w opracowaniu Kisiel i in. (2021 r.) zgromadzono w oparciu o wizje terenowe w okresie lipiec 2019 r. – maj 2020 r. dla terenu w buforze 200 m od osi wariantów.

Oddziaływanie przedsięwzięcia w odniesieniu do szaty roślinnej wystąpi głównie na etapie realizacji i obejmie przede wszystkim zniszczenie siedlisk oraz występującej w nich roślinności oraz grzybów w tym porostów w obrębie linii oddziaływania inwestycji oraz likwidację zieleni wysokiej w postaci drzew i krzewów. W wariantcie przewidzianym do realizacji zniszczeniu ulegnie ok. 394 ha powierzchni leśnych i zadrzewionych. Spośród siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, w kolizji z planowaną drogą znajduje się łącznie ok. 13,5 ha siedlisk 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) i 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe. Wyżej wymienione płaty siedlisk przyrodniczych znajdują się poza obszarami Natura 2000. W miejscu realizacji przedsięwzięcia stwierdzono stanowiska chronionych grzybów i porostów. W preferowanym wariantcie zniszczeniu ulegną stanowiska chrobotka leśnego *Cladonia arbuscula* i włóknouszka ukośnego *Inonotus obliquus*. Powyższe gatunki grzybów i porostów to gatunki wciąż rozpowszechnione w skali kraju, w związku z powyższym, pomimo oddziaływań bezpośrednich i pośrednich, które mogą przyczynić się do zmniejszenia ich lokalnych populacji nie przewiduje się, aby inwestycja wpłynęła na właściwy stan ochrony tych gatunków. W odniesieniu do budowy obwodnicy Kępna – odcinek II obejmującego dobudowę drugiej jezdni, w jej otoczeniu nie występują podlegające ochronie gatunki grzybów/porostów oraz siedliska przyrodnicze.

W zasięgu bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia odnotowano stanowiska chronionych gatunków mszaków i roślin. Zniszczeniu ulegną stosunkowo liczne i szeroko rozpowszechnione gatunki mszaków, których występowanie zarówno w buforze badawczym jak i w regionie jest częste, takie jak bielistka siwa *Leucobryum glaucum*, fałdownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus*, gajnik lśniący *Hylocomium splendens*, raketnik pospolity *Pleurozium schreberi*, widłoząb miotłowy *Dicranum scoparium*. Zniszczeniu ulegną siedliska rzadkiej rośliny pełnika europejskiego *Trollius europaeus*. Dodatkowo, w opracowaniu Kisiel i in. (2021 r.) wykazano występowanie kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis*, bobrka trójlistkowego *Menyanthes trifoliata* i irysa syberyjskiego *Iris sibirica* oraz dodatkowych stanowisk pełnika europejskiego, nie wykazanych w inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na potrzeby *raportu*. Po rewizji rozwiązań projektowych oraz planowanej zajętości terenu, stanowiska kukułki szerokolistnej nie będą kolidowały z planowanym przedsięwzięciem. Bobrek trójlistkowy jest rośliną dość rozpowszechnioną, w związku z tym zniszczenie stanowiska w rowie melioracyjnym w km 6+019 nie wpłynie na właściwy stan ochrony tego gatunku. Natomiast uznane za rzadkie: irys syberyjski i pełnik europejski objęte zostaną działaniami polegającymi na przesadzeniu zagrożonych osobników poza zasięg oddziaływania inwestycji.

Kluczowe negatywne oddziaływania na faunę obejmują bezpośrednio niszczenie ich siedlisk, oddziaływanie barierowe (głównie w odniesieniu do płazów i ssaków) oraz obniżenie jakości siedlisk przyległych do drogi. Spośród chronionych gatunków bezkręgowców notowano głównie taksony liczne i szeroko rozpowszechnione, dla populacji których realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje istotnych zagrożeń. Za najcenniejszy takson w

obrębnie tej grupy należy uznać kozioroga dębosza, z którego stanowiskami omawiana droga koliduje. Na etapie realizacji, wycięte pnie drzew zasiedlonych przez larwy zostaną przeniesione w odpowiednie siedliska. Mając na uwadze dość znaczną ogólną liczebność omawianego gatunku na analizowanym obszarze i fakt, że większość stanowisk zostanie zachowana, a także zaprojektowane działania ograniczające, pomimo wspomnianego zniszczenia stanowisk prognozuje się, że inwestycja na etapie realizacji nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na ogólny stan populacji gatunku, ani na możliwość jego występowania w skali regionu. Gatunkiem charakteryzującym się ogólną, mniejszą liczbą stanowisk, który odnotowano w buforze badawczym jest kryniczka wilgotka *Crunoecia irrorata*. W wariantcie przewidzianym do realizacji nie dojdzie do ingerencji w jej siedliska. W obrębnie 4 cieków przecinanych przez drogę w wariantcie W3 stwierdzono obecność chronionych gatunków ryb, śliza *Barbatula barbatula* i kozy *Cobitis taenia*. Oddziaływanie polegać będzie na ingerencji we fragmenty cieków przewidziane do przebudowy i umocnienia, przez co czas prowadzenia prac zostanie dostosowany do ich okresu tarła.

Realizacja inwestycji spowoduje zniszczenie siedlisk lądowych a przede wszystkim siedlisk rozrodczych płazów. W wariantcie przewidzianym do realizacji odnotowano co najmniej 26 zbiorników rozrodczych, z czego większość zostanie zachowana. Całkowitemu zniszczeniu ulegną dwa zbiorniki o powierzchni ok. 0,12 ha i fragmenty (67% i 1% powierzchni) dwóch innych zbiorników. Dodatkowo, z opracowania Kisiel i in. (2021 r.) wynika, że w km 6+664 stwierdzono siedlisko kumaka nizinnego o powierzchni ok. 1,35 ha stanowiące lokalne rozlewisko na polu, w miejscu występujących tu wcześniej łąk, które na powierzchni ok. 0,8 ha koliduje z planowanym przedsięwzięciem. Zarówno w odniesieniu do niszczonego siedliska wykazanych w raporcie jak i wyżej, w km 6+664, zaprojektowane zostały zbiorniki zastępcze. Spośród gadów odnotowano żmije zygzakowatą *Vipera berus*, zaskrońca *Natrix natrix* oraz jaszczurki *Lacerta agilis* i *Zootoca vivipara*. Po zrealizowaniu inwestycji z uwzględnieniem przejść dla zwierząt możliwość dalszego funkcjonowania populacji gadów na omawianym terenie zostanie zachowana.

Wzdłuż przebiegu drogi odnotowano szereg gatunków ptaków, spośród których zdecydowana większość podlega ochronie. W wyniku realizacji inwestycji zostaną zniszczone głównie siedliska pospolitych ptaków chronionych. Zniszczenie lub pogorszenie jakości siedlisk gatunków rzadkich i średniolicznych będzie dotyczyło wyłącznie pojedynczych par. Za najcenniejsze taksony gniazdujące w zasięgu oddziaływania bezpośredniego i pośredniego należy uznać: zimorodka *Alcedo atthis*, gąsiorka *Lanius collurio*, łabędzia krzykliwego *Cygnus cygnus*, lerkę *Lullula arborea*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, dzięcioła średniego *Dendrocopos medius*, bielika *Haliaeetus albicilla*, lelka *Caprimulgus europaeus*, ortolana *Emberiza hortulana*, świergotka polnego *Anthus campestris*, bociana czarnego *Ciconia nigra*, jarzebatkę *Sylvia nisoria*. Droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie dwóch stref ochrony ostoi, miejsca rozrodu i regularnego przebywania utworzonych wokół gniazda bielika i bociana czarnego. Pomimo braku bezpośredniej ingerencji w wyżej wskazane strefy, oddziaływanie pośrednie wskutek obniżenia jakości siedlisk może spowodować porzucenie stanowisk przez te gatunki. W związku z tym przewidziano budowę w sumie 5 platform lęgowych dla omawianych gatunków w obrębnie właściwych miejscowo nadleśnictw. W opracowaniu Kisiel i in. (2021 r.) wykazano obecność innych nielicznych gatunków nieodnotowanych w inwentaryzacji na potrzeby raportu, tj. bąka *Botaurus stellaris* i derkacza *Crex crex*, jednakże stanowiska znajdują się poza obszarem bezpośredniego zajęcia terenu. Na etapie realizacji inwestycji dojdzie do zniszczenia lub trwałego przekształcenia struktur wykorzystywanych przez nietoperze jako szlaki dolotowe lub żerowiska. Wśród stwierdzanych gatunków pojawiały się karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, czy nocek rudy *Myotis daubentonii*. Inwentaryzacja nie wykazała występowania w analizowanym buforze miejsc hibernacji oraz kolonii rozrodczych nietoperzy (w tym miejscu rozrodu). Z przedstawionej w raporcie inwentaryzacji wynika, że w buforze badawczym odnotowano 4 gatunki chronione ssaków z wyłączeniem nietoperzy, tj. bobra *Castor fiber*, kreta *Talpa europaea*, wydrę *Lutra lutra* i wiewiórkę *Sciurus vulgaris*. Większość stanowisk znajduje się poza zasięgiem bezpośredniego

oddziaływania. W opracowaniu Kisiel i in. (2021 r.) wskazano dodatkowe stanowiska wydry i bobra, w miejscach kolidujących z planowanym przedsięwzięciem (3 stanowiska wydry i 1 stanowisko bobra w wariantcie W3). Wskutek prac związanych z profilowaniem i umocnieniem cieków częściowemu zniszczeniu ulegną fragmenty ich siedlisk. W miejscach tych powstaną obiekty pełniące funkcję przejść dla zwierząt co zapewni możliwość dalszego ich bytowania na terenach przyległych do drogi, pomimo obniżenia jakości siedlisk. Z danych zgromadzonych w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa, przede wszystkim z opracowania Kisiel i in. (2021 r.), wynika, że w obrębie przebiegów planowanego przedsięwzięcia występują gatunki niewykazane w raporcie, takie jak karczownik ziemnowodny *Arvicola amphibius*, wilk *Canis lupus* i sporadycznie łos *Alces alces*. Karczownik jest gatunkiem bytującym wzdłuż cieków, gdzie przewiduje się przejścia dla zwierząt. Najistotniejszym z punktu widzenia oddziaływania drogi, przede wszystkim oddziaływania barierowego, jest zapewnienie odpowiedniego poziomu minimalizacji poprzez budowę przejść dla zwierząt, mając na uwadze, że teren ten stanowi miejsce występowania wilka i łosia. Wstępna koncepcja przejść została nieznacznie zmodyfikowana ze względu na pojawienie się w trakcie postępowania informacji o występowaniu wilka i łosia. Niemniej jednak zagadnienie to wymaga pogłębionej analizy, w szczególności zgromadzenia odpowiedniej jakości danych dla wariantu preferowanego, o wykorzystywaniu tego terenu przez kluczowe gatunki ssaków i zweryfikowania w oparciu o te dane liczby, rodzajów i parametrów przejść dla zwierząt, co zostało wskazane w zakresie ponownej oceny.

Przedsięwzięcie prócz kolizji z wyżej wskazanymi elementami przyrodniczymi realizowane będzie w granicach obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.). Jak wspomniano wcześniej na całym przebiegu (z wyłączeniem odcinka II obwodnicy Kępna obejmującego dobudowę drugiej jezdni) znajduje się obszar chronionego krajobrazu Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska (woj. wielkopolskie). Obszar chronionego krajobrazu Wzgórza Ostrzeszowskie i Kotlina Odolanowska został utworzony Rozporządzeniem nr 63 Wojewody Kaliskiego z dnia 7 września 1995 r. (Dz. Urz. Woj. Kaliskiego, z dnia 25 września 1995 r. Nr 15, poz. 95 z późn. zm.) na podstawie ustawy z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 1991 r., nr 114, poz. 492). Zgodnie z przytoczonymi powyżej aktami prawnymi, na terenie omawianego obszaru chronionego krajobrazu ustalono listę zakazów i nakazów. Jednakże w związku ze zmianą ustawy o ochronie przyrody, na mocy art. 7 ustawy z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2001 r. poz. 21), obszary chronionego krajobrazu utworzone na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 października 1991 r. (Dz. U. z 1991 r., nr 114, poz. 492) stały się obszarami chronionego krajobrazu w rozumieniu ustawy zmieniającej, jednak w związku z art. 11 tejże ustawy, przepisy wykonawcze wydane na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 października 1991 r. (Dz. U. z 1991 r., nr 114, poz. 492) wyznaczające obszary chronionego krajobrazu zachowują moc maksymalnie przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy zmieniającej. W związku z tym należy przyjąć, że na terenie przedmiotowego obszaru chronionego krajobrazu nie obowiązują zakazy.

W promieniu do 5 km od planowanej drogi znajdują się trzy obszary Natura 2000. W odległości ok. 370 m od osi projektowanej drogi znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Baryczy PLB020001 i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Ostoja nad Baryczą PLH020041. Ponadto w odległości ok. 2,2 km od osi odcinka II obwodnicy Kępna, gdzie planowane jest dobudowanie drugiej jezdni, znajduje się specjalny obszar ochrony siedlisk Baranów PLH300035.

Przedmiotami ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja nad Baryczą PLH020041, zgodnie z SDF (umieszczonym na stronie <http://natura2000.gdos.gov.pl/>, data dostępu 18.01.2023 r.), są następujące siedliska przyrodnicze: 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 6510 - Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 3150 - Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze

zbiorowiskami z *Nymphaeion*, *Potamion*, 91F0 - Łęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 7140 - Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*), 6410 - Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 7230 - Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 6430 - Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 9110 - Kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 3260 - Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników *Ranunculion fluitantis*, 6120 - Ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 9130 - Żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 3130 - Brzegi lub osuszane dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami z *Littorelletea*, *Isoëto-Nanojuncetea*, a także gatunki: kumak nizinny *Bombina bombina*, bóbr europejski *Castor fiber*, wydra *Lutra lutra*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, nocek duży *Myotis myotis*, czerwończyk nieparek *Lycaena dispar*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, koza *Cobitis taenia*, piskorz *Misgurnus fossilis*, jelonek rogacz *Lucanus cereus*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, różanka *Rhodeus sericeus*, mopek *Barbastella barbastellus*, koza złotawa *Sabanejewia aurata* i kiełb białopłetwy *Romanogobio albipinnatus*. Do zagrożeń dla tego obszaru należą: intensyfikacja lub zaniechanie użytkowania stawów, deficyt wody w zlewni Baryczy, zanieczyszczenie wody, zalesianie i sukcesja roślinności na otwartych terenach oraz intensyfikacja rolnictwa.

Trasa główna (S11) na odcinkach najbardziej zbliżonych do obszaru Ostoja nad Baryczą, przebiega w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11, a ponadto jest od niej oddzielona linią kolejową nr 272 relacji Kluczbork – Poznań Główny. Nie przewiduje się zatem bezpośredniego wpływu realizacji trasy głównej na chroniony obszar ani przedmioty jego ochrony. W ramach inwestycji dla trasy S11 przewiduje się realizację zespołu przejść dla zwierząt, które zapewnią łączność ekologiczną po obu stronach drogi. Z tego względu w omawianym aspekcie nie przewiduje się wystąpienia zjawiska całkowitej izolacji, które pośrednio, w perspektywie długoletniej, mogłoby wpłynąć na stan populacji niektórych migrujących gatunków będących przedmiotami ochrony w granicach ostoi. Przebieg drogi pozostaje w kolizji z obszarem przelotów nietoperzy w rejonie km 0+500 – 6+375. W trakcie prac terenowych, nie zidentyfikowano pojawiania się takich gatunków jak nocek duży, czy mopek, które należą do przedmiotów ochrony ostoi. Ewentualne pośrednie oddziaływania inwestycji na omawiany obszar Natura 2000, można również rozpatrywać w kontekście kolizji z dolinami cieków takich jak Struga Helenowska czy Dopływ z Rejmanki, które stanowią obszar zasilania środowisk hydrogenicznych w granicach ostoi. Kolizja przedsięwzięcia z ciekami wodnymi powoduje, że na etapie realizacji istnieje konieczność ich przebudowy. Niemniej ciągłość i drożność koryt tych cieków zostanie zachowana za sprawą przeprowadzenia ich pod korpusem drogi za pomocą przepustów, bądź obiektów mostowych. W konsekwencji zachowany zostanie również reżim przepływu wód w tych ciekach, a co za tym idzie warunki zasilania obszarów/siedlisk zlokalizowanych w granicach ostoi. Faza realizacji inwestycji związana z przebudową koryt cieków może wiązać się z czasowym zaburzeniem dynamiki wodnej oraz czasową niedrożnością korytarza migracji fauny oraz diaspor roślin w rejonie inwestycji. Oddziaływanie związane ze środowiskiem wód powierzchniowych wystąpi m.in. podczas wykonania fundamentów i konstrukcji nośnej obiektów mostowych bądź przepustów oraz samej przebudowy koryt cieków. Wskazane roboty, które związane będą z okresowym zaburzeniem stosunków wodnych, mogą prowadzić do czasowego zamulenia wód powierzchniowych. Niemniej oddziaływanie to będzie miało charakter stosunkowo krótkotrwały, ograniczony do czasu prowadzenia robót i należy zaznaczyć, że przedmiotowe wpływy ustąpią po zakończeniu ww. prac. W związku z powyższym przewiduje się, że nie będą one powodowały trwałych zmian w bilansie jakościowym wód powierzchniowych. Dlatego też ze względu na ograniczony czas oddziaływania inwestycji podczas etapu realizacji na cieki zasilające obszar ostoi oraz przyjęte rozwiązania minimalizujące nie przewiduje się wystąpienia w granicach obszaru Natura 2000 istotnych zmian w warunkach hydrologicznych (zarówno pod względem jakościowym jak i ilościowym), a co za tym idzie zmian mogących wpłynąć na stan i występowanie siedlisk oraz gatunków od wód zależnych, stanowiących przedmioty ochrony tego obszaru. Na etapie

eksploatacji, dla maksymalnego ograniczenia potencjalnego wpływu inwestycji na tereny przyległe, w systemie odwodnienia drogi zastosowane zostaną rowy szczelne.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie <http://natura2000.gdos.gov.pl/>, data dostępu 18.01.2023 r.) przedmiotami ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Baryczy PLB020001 są: bąk *Botaurus stellaris*, bączek *Ixobrychus minutus*, czapla biała *Egretta alba*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, żuraw *Grus grus*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, bielik *Haliaeetus albicilla*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, zimorodek *Alcedo atthis*, zielonka *Porzana parva*, bocian czarny *Ciconia nigra*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, bocian biały *Ciconia ciconia*, cyranka *Anas querquedula*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, rybitwa białowąsa *Chlidonias hybridus*, rycyk *Limosa limosa*, batalion *Philomachus pugnax*, derkacz *Crex crex*, perkoz rdzawoszy *Podiceps grisegena*, czapla siwa *Ardea cinerea*, krakwa *Anas strepera*, łyska *Fulica atra*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, podgorzałka *Aythya nyroca*, czernica *Aythya fuligula*, głowienka *Aythya ferina*, nurogęś *Mergus merganser*, wodnik *Rallus aquaticus* i mewa śmieszka *Larus ridibundus*. Podstawowym zagrożeniem dla ptaków są polowania, antropopresja, usuwanie martwych i umierających drzew, zmiana dotychczasowego sposobu uprawy oraz pożary.

Trasa główna projektowanej drogi na odcinkach najbardziej zbliżonych do wyżej wymienionych obszarów przebiega w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 11, a ponadto jest od niej oddzielona linią kolejową nr 272 relacji Kluczbork – Poznań Główny. Zgodnie z danymi zgromadzonymi na potrzeby postępowania, w pobliżu trasy S11 nie występują miejsca szczególnie istotne z punktu widzenia skupisk migrujących ptaków. Z tego względu nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania inwestycji na dalekodystansowe migracje ornitofauny, które mogłyby mieć pośredni wpływ na stan populacji przedmiotów ochrony w granicach ostoi. Tego typu przeloty odbywają się zazwyczaj na pułapach dużo wyższych, aniżeli pionowy zasięg projektowanej trasy. Zatem w tym kontekście, mając na uwadze wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, a także odległość oraz uwarunkowania terenowe jakie dzielą projektowaną inwestycję od obszaru chronionego, a także zakładane działania minimalizujące wpływ na środowisko, nie przewiduje się wystąpienia znacząco negatywnego oddziaływania, zarówno bezpośredniego jak i pośredniego, na obszar Natura 2000 Dolina Baryczy PLB020001. Ewentualne pośrednie oddziaływania inwestycji na omawiany obszar Natura 2000, można również rozpatrywać w kontekście kolizji jej poszczególnych wariantów z dolinami cieków. Jak wskazano powyżej nie przewiduje się jednak, by oddziaływania te miały istotny wpływ na warunki wodne w obszarze.

Podsumowując, ze względu na położenie przedsięwzięcia poza wyżej wymienionymi obszarami Natura 2000 oraz fakt, że na odcinku przebiegającym najbliżej obszarów Natura 2000 droga przebiega wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 11, a także uwzględniając dane przyrodnicze zgromadzone w postępowaniu oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się możliwości znacząco negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na wyżej wymienione obszary Natura 2000.

Dla obszarów Dolina Baryczy PLB020001 i Ostoja nad Baryczą PLH020041 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu opracowuje dokumentację do planów zadań ochronnych, których ogłoszenie jest planowane w roku 2023. W związku z tym na etapie ponownej oceny należy w sposób szczegółowy ocenić zgodność planowanego przedsięwzięcia z planami zadań ochronnych, w szczególności w odniesieniu do celów działań ochronnych dla poszczególnych przedmiotów ochrony tych obszarów Natura 2000.

W odległości ok. 2,2 km od osi odcinka II obwodnicy Kępna, gdzie planowane jest dobudowanie drugiej jezdni znajduje się specjalny obszar ochrony siedlisk Baranów PLH300035. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia

2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Baranów PLH300035 (Dz. U. z 2022 poz. 2198) przedmiotami ochrony są siedliska przyrodnicze 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) oraz czerwończyk fioletek *Lycaena helle*. Obszar ten funkcjonuje obecnie w nowych granicach, częściowo zgodnych z obszarem w poprzednim kształcie, dla którego uchwalono plan zadań ochronnych zarządzeniem *Regionalnego Dyrektora* z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035 (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2015, poz. 3242). W dokumencie tym dla siedlisk przyrodniczych nie wskazano żadnych zagrożeń, a celem działań ochronnych jest uzupełnienie stanu wiedzy o siedlisku i uwarunkowaniach jego ochrony oraz podjęcie stosownych czynności w oparciu o nowe dane. Dla czerwończyka fioletka wskazano następujące zagrożenia istniejące: zbyt małą powierzchnię siedliska, melioracje osuszające siedlisko gatunku, wiosenne koszenie łąk niszczące bazę pokarmową gąsienic. Ponadto zidentyfikowano zagrożenia potencjalne, tj. nieodpowiednie użytkowanie łąk, pozyskiwanie okazów w celach kolekcjonerskich, przekształcanie siedlisk gatunku na ogródki działkowe, melioracje oraz sukcesję wilgotnych łąk. Celem działań ochronnych dla czerwończyka fioletka jest poprawa złego stanu ochrony gatunku poprzez zapewnienie właściwego użytkowania rolniczego jego siedliska.

Zasadnicza część przedsięwzięcia, to jest budowa nowej drogi, realizowana będzie w odległości ponad 6,6 km od obszaru Natura 2000 Baranów PLH300035, co wyklucza możliwość oddziaływania bezpośredniego i pośredniego na warunki panujące w obrębie obszaru, możliwość generowania zagrożeń o których mowa powyżej oraz wpływ na cele działań ochronnych określonych w planie zadań ochronnych. W części położonej w odległości ok. 2,2 km od obszaru, inwestycja obejmuje prace związane z dobudową drugiej jezdni wzdłuż istniejącej obwodnicy Kępna, co nie zmieni istotnie istniejącego oddziaływania. Obiekty pełniące funkcję przejść dla zwierząt planowane na tym odcinku jako obiekty dobudowywane do obiektów istniejących, zapewnią możliwość migracji na obecnym poziomie. Na odcinku tym droga koliduje z ciekami łączącymi się z terenem obszaru Natura 2000, jednakże ze względu na parametry zaprojektowanych obiektów, a przede wszystkim kierunek przepływu w ciekach (od obszaru Natura 2000 do drogi) nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań pośrednich.

Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się możliwości generowania zagrożeń o których mowa w planie zadań ochronnych dla przedmiotów ochrony obszaru Baranów PLH300035 oraz wpływu na cele działań ochronnych. Potwierdzenie braku wpływu przedmiotowej inwestycji na przedmioty i cele ochrony ww. obszarów Natura 2000, ich integralność oraz spójność sieci Natura 2000, zweryfikowane zostanie również na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dla wykluczenia bądź zminimalizowania negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji drogi, w niniejszej decyzji określono szereg warunków koniecznych do uwzględnienia. W sąsiedztwie linii rozgraniczających przedsięwzięcia stwierdzono obecność siedlisk przyrodniczych i gatunków, które mogłyby ulec przypadkowemu zniszczeniu w trakcie prowadzonych prac. Z tego powodu określono warunek wytyczenia i oznaczenia w terenie, w widoczny sposób, granice płatów siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych oddalonych do ok. 100 m od granicy przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Dla ochrony zwierząt przed uwięzieniem i zasypaniem w czasie prac ziemnych określono warunek kontrolowania wykopów i przenoszenia uwięzionych osobników w odpowiednie dla danego gatunku miejsce, położone poza zasięgiem oddziaływania prac. Aby ograniczyć oddziaływanie przedsięwzięcia na ptaki gniazdujące w obrębie zadrzewień i na ziemi oraz potencjalne kolonie rozrodcze nietoperzy w obrębie drzew, określono konieczność prowadzenia wycinki drzew i krzewów i zdejmowanie wierzchniej warstwy gruntu poza sezonem rozrodczym tych grup. 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. Dodatkowo usuwanie drzew dziuplastych ze względu na możliwość obecności nietoperzy, niezależnie od terminu prowadzenia prac, należy wykonać po przeprowadzeniu ekspertyzy w tym zakresie. Ze względu na odnotowanie w ciekach Dopływ z Rejmanki, Dopływ spod Potaśni, rzece Złotnicy i Niesób, śliza i kozy, tj. gatunków objętych ochroną, określono konieczność prowadzenia prac związanych z ingerencją w ich koryta poza okresem tarła ryb. Dla ograniczenia zajętości terenu na etapie realizacji i ograniczenia ingerencji na obszarach cenniejszych przyrodniczo wskazano konieczność prowadzenia dróg dojazdowych do placu budowy poza wskazanymi cennymi siedliskami przyrodniczymi oraz nielokalizowania baz materiałowo-sprzętowych w bezpośrednim sąsiedztwie cieków naturalnych oraz rowów melioracyjnych, siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, występowania stanowisk lub siedlisk cennych i rzadkich gatunków grzybów, roślin i zwierząt. Dla ochrony drzew nieprzewidzianych do wycinki nałożono warunki odpowiedniego zlokalizowania miejsc składowania materiałów i postoju maszyn oraz zabezpieczenia drzew narażonych na przypadkowe zniszczenie (nieprzewidziane do usuwania) i odpowiednie prowadzenie prac w ich obrębie. W celu minimalizacji wpływu usuwania drzew, przede wszystkim wpływu na funkcje przyrodnicze jakie pełnią liniowe zadrzewienia w krajobrazie rolniczym, wskazano konieczność przeprowadzenia nasadzeń drzew z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków, z uwzględnieniem w pierwszym rzędzie nasadzeń wzdłuż planowanej drogi i istniejących dróg poprzecznych, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących. Ze względu na pełnienie również innych funkcji przez zadrzewienia w rejonie węzłów, rond czy MOP oraz większą odporność niektórych gatunków odmian ozdobnych dopuszczono ich stosowanie w obrębie tych miejsc. Dla zwiększenia udatności nasadzeń określono warunek prowadzenia monitoringu i konieczności nasadzeń uzupełniających w uzasadnionych przypadkach. W celu zmniejszenia oddziaływania wskutek zanieczyszczenia światłem i przyciągania owadów, co ma znaczenie w szczególności w odniesieniu do nietoperzy wskazano konieczność zastosowania oświetlenia bliższego barwie pomarańczowej, o niskiej emisji UV, a dodatkowo w obszarze intensywnych przelotów nietoperzy tj. na wysokości odcinka w km 0+525 – 6+400, zastosowania opraw kierunkowych. Prace związane z budową drogi wymagają częściowej ingerencji w koryta cieków, w związku z tym w celu ograniczenia wpływu na funkcje ekologiczne cieków wskazano warunek rezygnacji ze stosowania gabionów, płyt betonowych czy innych sztucznych, wielkopowierzchniowych elementów oraz wykorzystywania do stabilizacji dna materiałów naturalnych i bystrzy. 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 uwięzionych zwierząt. Na przebiegu drogi w wariancie wskazanym do realizacji odnotowano stanowiska roślin i bezkręgowców o niekorzystnym statusie ochronnym. W związku z tym określono konieczność przeniesienia osobników kosańca syberyjskiego i pełnika europejskiego na stanowiska położone poza zasięgiem oddziaływania inwestycji oraz ich monitorowania na nowych stanowiskach, a także przeniesienia pni drzew zasiedlonych przez larwy kozioroga na odpowiednie siedlisko. Dodatkowo ze względu na występujące stanowiska lęgowe tzw. „gatunków strefowych” w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, w odniesieniu do których istnieje możliwość opuszczenia stanowisk wskutek oddziaływania pośredniego, wskazano konieczność budowy platform, zapewniających powstanie odpowiednich warunków do założenia gniazda. Analiza dokumentacji nie pozwoliła wykluczyć ingerencji w przygraniczny obszar strefy ochrony bociana czarnego stąd określono warunek realizacji prac w sposób wykluczający ingerencję w tę strefę. Powyższe działania zminimalizują istotnie niekorzystny wpływ prac na właściwy stan ochrony gatunków rzadszych. Ze względu na częściowe lub całkowite niszczenie zbiorników stanowiących miejsca rozrodu płazów określono warunek odpowiedniego przeprowadzenia prac z tym związanych oraz budowy zbiorników zastępczych o odpowiednich parametrach. Dodatkowo wskazano konieczność wykonania prac związanych z niszczeniem siedlisk rozrodczych płazów oraz likwidowaniem fragmentów koryt cieków poza okresem składania skrzeku lub po wykluczeniu jego obecności skrzeku w zbiorniku. Dla ochrony zwierząt występujących w zbiornikach określono konieczność wykonania kontroli likwidowanej części zbiornika przez zoologa i odłowienia zwierząt. Ze względu na zmienne warunki hydrologiczne

w poszczególnych latach i możliwość pojawiania się wielu miejscach efemerycznych siedlisk rozrodczych, w powyższym warunku nie precyzowano lokalizacji zbiorników i fragmentów koryt cieków, które należy objąć tymi działaniami. Zbiorniki retencyjne mogą okresowo pełnić funkcje zbiorników rozrodczych dla wybranych gatunków płazów. Z opracowania Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki* wynika jednak, że dostęp płazów do zbiorników będących elementami systemu odwodnienia drogi należy ograniczać, ze względu na duże zagrożenia dla populacji rozrodczych płazów wskutek sąsiedztwa pasa drogowego i wysokiej śmiertelności, prowadzenia robót utrzymaniowych w zbiornikach, dynamicznych zmian w poziomie wody, kumulacji zanieczyszczeń pochodzących z pasa drogowego, obecności wysokich skarp. Z tego względu określono warunek szczelnego wygrozdzenia zbiorników retencyjno-infiltracyjnych. W celu zachowania drożności korytarzy ekologicznych oraz lokalnych szlaków migracji wskazano konieczność budowy obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt. Dla zwiększenia funkcjonalności przejść szczegółowo określono minimalne parametry przejść, sposób ich zagospodarowania i kształtowania powierzchni i roślinności w ich obrębie. W przypadku przejść dla zwierząt dużych zintegrowanych z ciekami, w celu zwiększenia ich funkcjonalności określono konieczność zachowania pasów przeznaczonych dla zwierząt o szerokości co najmniej dwukrotnej szerokości cieków po każdej ze stron. Przy projektowaniu przejść i ich otoczenia zaleca się korzystanie z istniejących poradników, tj. Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych*. Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot. Bystra, Kurek R. 2010. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, Bystra. Przyjęta w decyzji koncepcja odnośnie parametrów, liczby i lokalizacji przejść powinna zostać w sposób szczegółowy zweryfikowana na etapie ponownej oceny, z uwzględnieniem aktualnych, szczegółowych danych dotyczących wykorzystania tego terenu przez zwierzęta. W celu zmniejszenia śmiertelności małych zwierząt na etapie eksploatacji, a jednocześnie w celu skuteczniejszego naprowadzania zwierząt małych na przejścia dla zwierząt określono konieczność budowy stałych ogrodzeń ochronno – naprowadzających. W raporcie zaproponowano różne rodzaje ogrodzeń, w tym ogrodzenia z siatki stalowej. Zgodnie z opracowaniem Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych*, ogrodzenie z siatki nie powinno być stosowane w promieniu 500 m od miejsc rozrodu płazów ze względu na możliwość uwięzienia w oczku osobników młodocianych. W związku z tym określono warunek, by ogrodzenia na odcinkach sąsiadujących z godowiskami płazów (do 500 m od miejsc rozrodu) wykonać z pełnych prefabrykatów polimerowych (ew. kompozytowych lub stalowych). Droga ekspresowa generuje duże zagrożenie dla ludzi i zwierząt poprzez możliwość kolizji z pojazdami, w związku z tym wskazano konieczność obustronnego ogrodzenia drogi płotem o odpowiednich parametrach. 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. Ze względu na zakres planowanych prac, długi czas ich realizacji i lokalizację przedsięwzięcia na terenach cennych przyrodniczo określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego.

W celu oceny skuteczności i efektywności ekologicznej zastosowanych działań minimalizujących wpływ barierowy, określono warunek wykonania monitoringu przejść dla zwierząt. W raporcie wskazano, że monitoringiem należy objąć zaledwie 4 obiekty dla zwierząt dużych i średnich. W opinii tutejszego organu wybór zaledwie części tych obiektów nie ma obecnie żadnego uzasadnienia, w związku z tym w warunku nałożono obowiązek objęcia monitoringiem wszystkich obiektów dla zwierząt dużych i średnich. Uwzględniając okres jaki upłynie od czasu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji, a także biorąc pod uwagę jej skalę i charakter, poprowadzenie drogi częściowo nowym śladem i tym samym potrzebę dostosowania się do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych, nałożono konieczność wykonania ponownej oceny oddziaływania na środowisko przyrodnicze,

w szczególności dokonanie ponownej analizy w zakresie wpływu inwestycji na cele ochrony obszarów Natura 2000, mając na względzie planowane zmiany i nowe opracowania w odniesieniu do celów działań ochronnych w dokumentach planistycznych dla tych obszarów. Ze względu na udowodnione w postępowaniu niedostateczne rozpoznanie w zakresie aktywności zwierząt w obrębie drogi, a w konsekwencji możliwość niewystarczającej minimalizacji oddziaływania barierowego w oparciu o przyjęty projekt przejść dla zwierząt, określono konieczność szczegółowej analizy w zakresie występowania i aktywności wilka, łośa i innych zwierząt kopytnych, weryfikacji skuteczności zaproponowanych urządzeń ochrony środowiska minimalizujących oddziaływanie barierowe.

Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby *raportu* i dane zgromadzone w trakcie postępowań z udziałem społeczeństwa oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Uwzględniając nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na cele ochrony obszarów Natura 2000, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze 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.

Planowana droga niezależnie od wariantu będzie nowym elementem krajobrazu, oddziałującym na niego na etapie budowy i eksploatacji. W ramach realizacji przedsięwzięcia dojdzie do czasowego i stałego zajęcia terenu, zmiany jego ukształtowania, jak również do wyburzeń m. in. budynków mieszkalnych. Budowa będzie mieć wpływ na takie elementy krajobrazu jak: rzeźba terenu, krajobraz przyrodniczy (lasy, łąki), krajobraz kulturowy (zabudowa wsi, pola uprawne, zabytki, stanowiska archeologiczne oraz szlaki turystyczne). Z analizy przebiegu planowanego przedsięwzięcia wynika, że w wariantcie przeznaczonym do realizacji miejscowo zajdzie mniejsze oddziaływanie na krajobraz ze względu na brak ingerencji w liczbę wyburzeń budynków. W przedłożonej dokumentacji przedstawiono zgodnie z art. 82a *ustawy o oś* wykaz działek koniecznych do przeprowadzenia prac przygotowawczych, stanowiący podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej na nieruchomościach stanowiących własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach. Jako działania minimalizujące oddziaływanie przedmiotowej drogi na krajobraz zaproponowano szereg rozwiązań m.in. obsadzenie ekranów akustycznych i przeciwołnieniowych roślinnością, w szczególności pnączami oraz różnorakie nasadzenia zastępcze drzew i krzewów. Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza terenami o szczególnych walorach krajobrazowych oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na krajobraz. Zgodnie z treścią *raportu* przedmiotowa inwestycja nie koliduje z zabytkami wpisanymi do rejestru zabytków. W rejonie planowanego przedsięwzięcia znajdują się stanowiska archeologiczne. W przypadku natrafienia na elementy świadczące o możliwości występowania w tym miejscu zabytków archeologicznych, prace zostaną wstrzymane, teren zabezpieczony, a następnie poinformowane zostaną właściwe organy terytorialnie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków lub wójta, burmistrza czy prezydenta miasta.

Pismem z 16 września 2021 r. Towarzystwo Ochrony Środowiska „LAS” działające na prawach strony przesłało uwagi i wnioski dotyczące prowadzonego postępowania. Organ udzielił odpowiedzi pismem z 27 stycznia 2023 r. znak: WOO-II.420.34.2021.EK.42.

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

1. Wniosek o wezwanie wnioskodawcy do przedłożenia ujednoczonego *raportu* obejmującego także aktualne streszczenie w języku niespecjalistycznym, uwzględniającego zagadnienia poruszane w pismach społeczeństwa oraz stron działających na prawach strony oraz wszystkie dostarczone uzupełnienia *raportu*, a następnie zapewnienie ponownego udziału społeczeństwa po przekazaniu ujednoczonego *raportu*.
2. Wariantowania, w tym m. in.:
 - 1) wezwanie wnioskodawcy do uzupełnienia i uzasadnienia wyboru wariantu wybranego do realizacji oraz wariantu alternatywnego i usunięcia wszelkich uchybień i błędów merytorycznych w *raporcie* w zakresie analizy porównawczej wariantów (przyjętych wag) – w tym włączenie do analiz dodatkowego wariantu lokalizacyjnego, którego przebieg będzie obejmował ograniczenie ingerencji w obszary siedliskowe wilka o wysokiej wartości przyrodniczej;
 - 2) przedstawienia oceny zasadności realizacji przedsięwzięcia w wariancie W3, odrzucenie możliwości realizacji drogi w wariancie W3 oraz o wystąpienie do wnioskodawcy o zgodę na realizację wariantu W1;
3. Odrzucenie prac nad przebiegiem drogi S11 przez teren Rojowa w korytarzu nr 2 i zaplanowanie jej przebiegu możliwie najdalej od centrum wsi nie szkodząc społeczeństwu i przyrodzie. Uzasadnieniem dla odrzucenia korytarza nr 2 przebiegu drogi S11 przez miejscowość Rojów jest: zburzenie ładu przestrzennego wsi Rojów – droga: przebiegałyby środkiem wsi; powodowałyby konieczność wyburzeń lub pozostawienia w zasięgu oddziaływania budynku służącego celom społecznym (świetlica, siedziba Koła Gospodyń Wiejskich, Izba Pamięci); konieczność likwidacji kilku gospodarstw towarowych; ingerowałyby w krajobraz (wzgórze Biskupia Góra, dorzecze rzeki Złotnicy, obecność gniazd bociana czarnego, żurawi i cietrzewi).
4. Wskazanie na błędny zapis w pkt 1.2 *raportu* wskazujący, że jeden z odcinków drogi (km 413+040 do km 413+890) „zostanie zrealizowany na podstawie obecnie opracowywanej dokumentacji projektowej, którą dostosowana do warunków zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 27 stycznia 2010 r.”. Według składającego te uwagę, jest to niedopuszczalne w świetle art. 72 ust.3 i ust. 4 *ustawy ooś* ze względu na upływ czasu oraz art. 75 ust. 5 *ustawy ooś*.
5. Informacji o ocenie w zakresie ewentualnego skumulowanego oddziaływania przedsięwzięć dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.
6. Wadliwej oceny zgodności przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.
7. Niezgodności przebudowy linii elektroenergetycznej realizowanej w ramach przedsięwzięcia z aktami planistycznymi.
8. Wezwanie wnioskodawcy do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla preferowanego wariantu, w oparciu o uzupełnioną inwentaryzację i dokumentację przyrodniczą oraz wyniki ponownej analizy porównawczej wariantów.
9. Braku własnoręcznego podpisu zespołu autorskiego i kierownika tego zespołu pod streszczeniem w języku niespecjalistycznym.
10. Zainstalowania separatorów substancji ropopochodnych na całym odcinku drogi ekspresowej S11 przebiegającej przez obszar głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz - Głogów (E) w celu skutecznego wyeliminowania ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych wskutek kolizji drogowych.

11. Rozszerzenia kryteriów oceny o takie aspekty oddziaływania, które w sposób miarodajny uchwycą zagrożenie dla poziomów użytkowych głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz – Głogów (E).
12. Błędów i nieścisłości w *raporcie* dotyczących odległości osi drogi od ujęcia wód podziemnych przy ulicy Cichej w Ostrzeszowie i braku informacji o ujęciach wody znajdujących się w Rojowie i Szklarce Myśleniewskiej, a także o pominięciu informacji o ujęciach względem wariantu W5.
13. Wyznaczenia przebiegu wariantu W3 przez obszar źródliskowy rzeki Złotnicy, co może doprowadzić do naruszenia stosunków wodnych.
14. Przebiegu drogi przez tereny podmokłe w otoczeniu rzeki Złotnicy, co może skutkować wymianą podłoża na znacznej głębokości i doprowadzić do nieodwracalnych zmian w ekosystemie.
15. Niedopuszczalny przebieg drogi ekspresowej w wariacie W1 i W3, z uwagi na:
 - 1) przebieg drogi w tych wariantach w niedalekiej odległości od koryta rzeki Złotnicy co może zagrozić pogorszeniem a nawet skażeniem wody pitnej pobieranej dla gminy Ostrzeszów na rzece Złotnicy;
 - 2) wielokrotne przecinanie cieków wodnych i wymiana gruntu wymagana przy budowie drogi może zmienić stosunki wodne i negatywnie wpłynąć na ujęcie wody;
16. Błędnie wykonana inwentaryzacja przyrodnicza, skutkująca złą oceną wariantów przedsięwzięcia i niezaprojektowaniem adekwatnych rozwiązań w zakresie minimalizacji oddziaływań w świetle wyników inwentaryzacji przyrodniczej zawartej w opracowaniu Kisiel i in. (2021 r.) oraz brak uwzględnienia pełnych danych przyrodniczych w inwentaryzacji przyrodniczej, w świetle opracowania Dolata P., Kolenda K. Ekspertyza występowania chronionych gatunków płazów, gadów i ptaków w okolicy wsi Rojów i Olszyna (gmina Ostrzeszów).
17. Przebieg drogi przez obszar chronionego krajobrazu, cenną dolinę Złotnicy, w pobliżu miejsc gniazdowania ptaków, w tym bociana czarnego.
18. Brak odpowiedniej oceny wartości korytarzy ekologicznych przez które droga przebiega, w szczególności ich znaczenia dla wilka, brak odpowiedniej liczby przejść dla zwierząt i ich odpowiednich parametrów, brak właściwego rozpoznania w odniesieniu do wilka i zwierząt kopytnych, brak odpowiedniej oceny na spójność sieci Natura 2000 oraz wielokryterialnej analizy porównawczej.
19. Niewielka funkcjonalność obiektów ES-6.1, MS/PZ-4.1, MS/PZ-13,6, MS/PZ-16.1.
20. Niewłaściwa lokalizacja węzła „Antonin”, powodująca brak możliwości lokalizacji przejść dla zwierząt w części korytarza ekologicznego
21. Zobowiązanie wnioskodawcy do przeprowadzenia poprawnej metodycznie i rzetelnej inwentaryzacji terenowej w zakresie występowania i aktywności dużych i średnich ssaków kopytnych i wilka, uzupełnienia *raportu* w zakresie analizy i oceny oddziaływania planowanego Węzła „Antonin” (w wariacie preferowanym) na zachowanie łączności ekologicznej i narzucenia obowiązku przedstawienia różnych wariantów (projektowych i lokalizacyjnych) węzła, w tym wariantu polegającego na zmianie lokalizacji węzła i wariantu technicznego oraz dokonanie weryfikacji zaproponowanego systemu przejść dla zwierząt, w tym dodanie dodatkowych przejść górnych i powiększenie parametrów przejść dolnych.

Regionalny Dyrektor wziął pod uwagę powyższe uwagi i wnioski, rozważył je i poniżej wskazuje w jakim zakresie zostały one uwzględnione.

Ad.1 Wniosek uwzględniono. Mając na uwadze to, że *raport* był wielokrotnie uzupełniany i stanowi on materiał trudny do analizy, w szczególności dla uczestników postępowania, *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do wnioskodawcy o przedłożenie ujednoliconej wersji *raportu* oraz wezwał do przedstawienia kompletnego streszczenia w języku niespecjalistycznym uwzględniającego uzupełnienia. Wnioskodawca nie przedstawił ujednoliconej wersji *raportu*, a jedynie zaktualizowane streszczenie w języku niespecjalistycznym. Zgodnie z art. 50 *k.p.a.* organ może wzywać do złożenia wyjaśnień w odniesieniu do przedłożonych dowodów w sprawie. *Raport* dołączony do wniosku o

wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest głównym dowodem w sprawie. W przepisach *k.p.a.* brak jest jednak uregulowań dotyczących ujednolicania dowodów w sprawie, tutaj *raportu*. Uwzględniając zasadę praworządności (art. 6 *k.p.a.*), *Regionalny Dyrektor* jako organ administracji nie ma możliwości wyegzekwowania przedłożenia ujednoliconej wersji *raportu*. Należy wskazać, że *Regionalny Dyrektor* za każdym razem po zebraniu uwag i wniosków w ramach postępowania z udziałem społeczeństwa w przypadkach, gdy wnioskodawca przedłożył uzupełnienia przeprowadzał ponowne postępowanie z udziałem społeczeństwa.

Ad.2 W odniesieniu do wariantowania przedsięwzięcia:

1) *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia i zaktualizowania analizy wariantowej. W wyniku uwzględnienia oddziaływania przedsięwzięcia na dodatkowe elementy przyrodnicze oraz wprowadzenia nowego elementu oceny zagrożenia wód podziemnych wnioskodawca w odpowiedzi na uwagi i wnioski społeczeństwa przedstawił zaktualizowaną analizę wielokryterialną.

W ocenie *Regionalnego Dyrektora* finalnie została ona przeprowadzona poprawnie. Organ weryfikując *raport* analizuje jego spójność, logikę i ewentualnie – jeśli ma możliwość - opiera się na danych zewnętrznych np. dodatkowych materiałach czy opracowaniach. W przypadku przeprowadzonej analizy wariantowania organ nie widzi podstaw do jej podważania. Nie może również żądać wskazania dodatkowego wariantu bowiem postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wszczynane i prowadzone na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. (art. 73 ust.1 *ustawy ooś*). Kształt i zakres przedsięwzięcia jest wyznaczony wnioskiem i organ nie może samodzielnie go modyfikować. Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 *ustawy ooś* do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się *raport* wraz z uzasadnieniem wyboru wariantu proponowanego do realizacji.

Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie w orzecznictwie administracyjnym. Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 15 stycznia 2020 r., II OSK 2356/17, napisał, że „(...) Wskazać należy, że zgodnie z art. 73 ust. 1 *u.u.i.ś.*, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. Podkreślenia, wobec tego wymaga, że zakres inwestycji określa wnioskodawca we wniosku. Organ jest związany zakresem wniosku i nie jest uprawniony do jego modyfikacji.(...)”. Z kolei w wyroku z 14 września 2021 r., III OSK 528/21, stwierdza że „(...) to inwestor, a nie pozostałe strony postępowania, określa przebieg”. Ponadto, mając na względzie konieczność dowiązania przebiegu planowanej drogi do istniejących odcinków drogi S11 w pobliżu Ostrowa Wielkopolskiego oraz Kępna, a także mając na względzie rozmieszczenie korytarzy ekologicznych i kompleksów leśnych oraz uwzględniając trend populacji wilka w ostatnich latach w zachodniej Polsce i rozległe arealy gatunku, możliwość wyznaczenia przebiegu drogi, który nie kolidowałby z siedliskami wilka, jest mało prawdopodobne.

2) W ocenie organu wnioskodawca dokonał oceny zasadności realizacji przedsięwzięcia w wariantie W3 i wskazał go jako proponowany do realizacji. Należy dodać, że art. 81 ust. 1 *ustawy ooś* stanowi, że jeśli z oceny oddziaływania na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantie proponowanym przez wnioskodawcę, organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji spośród wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 *ustawy ooś* wariant dopuszczony do realizacji. Z powyższego wynika jednoznacznie, że organ tylko w przypadku braku możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantie proponowanym przez wnioskodawcę może wskazać wariant inny ale po spełnieniu dwóch przesłanek: musi na to zgodzić się podmiot realizujący przedsięwzięcie, organ ma możliwość wskazania innego wariantu tylko spośród tych, które zostały zawarte w *raporcie*.

W wyniku przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko *Regionalny Dyrektor* stwierdził możliwość realizacji przedsięwzięcia w wariantcie W3, co w świetle powyższego powoduje, że nie może wskazać innego wariantu.

- Ad.3. Przebieg drogi przez tereny Rojowa w korytarzu 2 w ogóle nie został przedstawiony w *raporcie*, w związku z tym organ nie analizował takiego wariantu jej przebiegu w niniejszym postępowaniu. Droga ekspresowa planowana jest do realizacji w wariantcie W3. W tym wariantcie droga przebiega na skraju obrębu Rojów, w części południowo-zachodniej, po terenie o niewielkim zagospodarowaniu – występują pojedyncze gospodarstwa rolne i zabudowania mieszkalne. Budowa drogi w tym wariantcie nie wymaga wyburzeń lub likwidacji gospodarstw rolnych. Będzie przebiegać w odległości ponad 1 km (licząc w linii prostej) od budynku służącego celom społecznym. Nie nastąpi ingerencja w krajobraz z uwagi na przebieg drogi w tym wariantcie w odległości ponad 450 m od wzniesienia Biskupia Góra oraz w odległości ponad 250 m od dorzecza rzeki Złotnicy. Z analizowanych w *raporcie* wariantów najbliższym budynkowi świetlicy przebiegał będzie wariant W1, tj. w odległości 190 m. Wyburzenia budynków w miejscowości Rojów przewiduje się tylko w wariantcie W5.
- Ad.4. *Regionalny Dyrektor* przeanalizował zgłoszoną uwagę. Faktycznie, zawarte w *raporcie* stwierdzenie, iż odcinek od km 413+040 do km 413+890 zostanie zrealizowany na podstawie dokumentacji projektowej, która dostosowana zostanie do warunków zawartych w ww. decyzji z 2010 r. jest błędny. *Regionalny Dyrektor* podziela stanowisko autora uwagi, że decyzja z 27 stycznia 2010 r. znak: RDOŚ-30-OO.II.66191-64/09/js nie może być załączona do wniosku o wydanie decyzji następczej, bowiem upłynął termin, o którym mowa w art. 72 ust. 3 i ust. 4 *ustawy ooś*. Jednakże należy zauważyć, że ww. zapis w *raporcie* jest tylko błędnym stwierdzeniem autora dokumentu i odnosi się do przyszłych działań Wnioskodawcy związanych z pozyskiwaniem kolejnych wymaganych prawem decyzji i nie ma znaczenia dla oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stąd *Regionalny Dyrektor* nie wzywał do wyjaśnień w tym zakresie. Należy też stwierdzić, że uwzględniając upływ czasu od wydania decyzji w 2010 r. spełniony również zostanie wymóg art. 72 ust. 5 *ustawy ooś*.
- Ad.5 *Regionalny Dyrektor* uwzględnił uwagę i pismem z 5 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.34.2020.EK.18 wezwał wnioskodawcę do oceny w zakresie kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 66 ust. 1 pkt 3b *ustawy ooś* raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Co prawda w *raporcie* w rozdziale 5.12 przedstawiono podstawowe informacje dotyczące przedmiotowych decyzji jak i lokalizacji przedsięwzięć względem wariantów przedsięwzięcia, jednak nie dokonano oceny ich powiązań z przedmiotowym przedsięwzięciem. W uzupełnieniu *raportu* z czerwca 2022 r. przedstawiono ocenę oddziaływania skumulowanego planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami dla których wydano decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto należy zauważyć, że ocenę oddziaływania skumulowanego z istniejącymi przedsięwzięciami dokonano w ramach analizy oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie istotnych komponentów środowiska (hałasu, powietrza, ochrony przyrody, warunków gruntowo-wodnych).
- Ad.6. *Regionalny Dyrektor* przeanalizował zgłoszone uwagi i nie stwierdził nieprawidłowości w tym zakresie. Należy wyjaśnić, że 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, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.) drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Zgodnie natomiast z definicją wskazaną w art. 4 ww. ustawy droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym. Przedmiotem niniejszego postępowania jest budowa drogi ekspresowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Uwzględniając powyższe oraz przedmiot postępowania stwierdzono, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dotyczy to także wszelkiej infrastruktury towarzyszącej oraz infrastruktury koniecznej do przebudowy (usunięcie kolizji) stanowiącej przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko realizowanej w liniach rozgraniczających drogi.

Ad.7 *Regionalny Dyrektor* przeanalizował zgłoszone uwagi i nie stwierdził nieprawidłowości w tym zakresie. Zgodnie z treścią *raportu* w ramach planowanego przedsięwzięcia dojdzie do kolizji przedmiotowej drogi z napowietrzną linią elektroenergetyczną oraz z sieciami gazowymi wysokiego, średniego i niskiego ciśnienia. W przypadku, kiedy przebudowa infrastruktury wykracza poza przewidywane linie rozgraniczające drogi, wymagane jest zbadanie zgodności lokalizacji przebudowy z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Tylko w przypadku usunięcia kolizji z linią elektroenergetyczną 110 kV relacji Kępno – Ostrzeszów stwierdzono potencjalną niezgodność lokalizacji przebudowy linii z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonego uchwałą nr XLII/249/2013 Rady Miejskiej w Kępnie z 18 września 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Kępno - części I (Dz. Urz. Woj. Wlkp. 2013, poz. 5355 z późn. zm.). Nadmienić należy, że przywołany plan był wielokrotnie zmieniany: uchwałą nr XLVI/327/2017 z dnia 30 listopada 2017 r., uchwałą nr LVII/413/2018 z dnia 28 czerwca 2018 r., uchwałą nr X/57/2019 z dnia 15 lipca 2019 r. oraz uchwałą nr XXXIX/288/2021 z dnia 15 listopada 2021 r. Finalne jednak należy stwierdzić, że zmiany te nie wpłynęły na treść planu w obszarze jego wskazań dotyczących przebiegu linii 110 kV w miejscu przecięcia z planowaną drogą ekspresową w wariantcie W3. Planowany nowy przebieg tej linii wykraczał poza ustalone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające drogę (pas drogowy - zgodnie zawartą w art. 4 pkt 1 ww. ustawy, wydzielony liniami rozgraniczającymi grunt wraz z przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym jest lub będzie usytuowana droga), a zapisy ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie przewidywały lokalizacji tej linii na terenach objętych planem, w miejscu jej nowego przebiegu. W odpowiedzi na wezwanie *Regionalnego Dyrektora* do przedstawienia stanowiska i wyjaśnień w powyższej sprawie, wnioskodawca wskazał, iż poszerzył teren objęty liniami rozgraniczającymi drogę ekspresową w ten sposób, że objął nią w całości przebudowywany odcinek kolizyjnej linii elektroenergetycznej 110 kV. W takiej sytuacji, uwzględniając art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* nie zachodzi potrzeba badania zgodności przebudowy infrastruktury realizowanej w liniach rozgraniczających drogę.

Ad.8 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do ustosunkowania się do uwag społeczeństwa. W wyniku tego, wnioskodawca uwzględnił w analizie wielokryterialnej nowe kryteria oceny wariantów bądź wprowadzał nowe elementy lub też dokonywał korekty w ocenianych obszarach. Jak wskazano w odpowiedzi na uwagi zawarte w pkt 2 *Regionalny Dyrektor* uznał finalną analizę kryterialną za poprawną. Co do ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz przedstawienia inwentaryzacji przyrodniczej odniesiono się w pkt. Ad.16, Ad.17 i Ad 18.

- Ad.9 Wniosek uwzględniono i *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia w tym zakresie w wyniku czego przedstawiono streszczenie w języku niespecjalistycznym podpisane przez zespół autorski.
- Ad.10 Uwaga została częściowo uwzględniona. W proponowanym systemie odwodnienia planowanego układu drogowego separatory substancji ropopochodnych zastosowane zostały jako rozwiązanie szczególne, tylko i wyłącznie ze względu na wystąpienie w otoczeniu drogi wyjątkowo wrażliwych czynników pokrywających się z obszarem głównego zbiornika wód podziemnych nr 303, w tym wypadku stref ochronnych ujęcia wody podziemnej Olszyce-Szklarka przez którą przepływają cieki, do których prowadzony będzie zrzut nadmiaru wód opadowych i roztopowych ze szczelnych zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych, lub też ze względu na wyjątkowe ryzyko wysokich stężeń substancji ropopochodnych w spływach wód opadowych jak w przypadku MOPów. Przy zastosowaniu zaproponowanych rozwiązaniach dotyczących normalnej eksploatacji drogi jak i sytuacji awaryjnych, analiza wykazała, że nie ma potrzeby stosowania separatorów substancji ropopochodnych na całym przebiegu drogi w obszarze głównego zbiornika wód podziemnych nr 303 Pradolina Barycz-Głogów (E). Organ uznał to za udowodnione.
- Ad.11 Uwagę uwzględniono i w analizie wielokryterialnej w kryterium środowiskowym wnioskodawca wprowadził wskaźnik dotyczący długości przebiegu drogi przez obszary występowania wód podziemnych o bardzo silnym i silnym zagrożeniu na zanieczyszczenie. Dane dotyczące waloryzacji tych obszarów przyjęto według sporządzonej celowo dla planowanego przedsięwzięcia dokumentacji hydrogeologicznej. Wskaźnik określono jako ważny z uwagi na fakt, iż oddziaływanie stanowi istotną formę niekorzystnego wpływu inwestycji na stan jakościowy wód użytkowego poziomu wodonośnego. Przedstawione wyjaśnienia uznano za wystarczające.
- Ad.12 Uwzględniono uwagę i *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do wyjaśnień. W uzupełnieniu wnioskodawca podał, że zbiorowe zaopatrzenie w wodę w gminie Ostrzeszów realizowane jest z trzech ujęć wód komunalnych: Zajączki-Potaśnia, Olszyce-Szklarka oraz Ostrzeszów przy ulicy Cichej, a jedyne zidentyfikowane ujęcia w Rojowie, które są zlokalizowane w sąsiedztwie przedsięwzięcia to ujęcia wody powierzchniowej ze Złotnicy, na potrzeby napełniania stawów rybnych. Jednocześnie, z dokumentacji wynika, że wszelkie analizy środowiskowe prowadzono w buforze 300 m od osi projektowanej drogi ekspresowej w poszczególnych wariantach i dla takiego buforu przedstawiono informacje o ujęciach wód. Obrazują to załączniki graficzne do *raportu*. Nadto, jak wskazał wnioskodawca, wszelkie informacje dotyczące ujęć wód podziemnych pozyskał, po uprzednim wystąpieniu, od organów tj. Urzędy Miasta i Gmin, czy też Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej. Wyjaśnienia organ uznał za wystarczające.
- Ad. 13 i 14 Uwzględniono uwagę dotyczącą ryzyka naruszenia stosunków wodnych w obszarze źródłiskowym rzeki Złotnicy m.in. poprzez rewizję i rozszerzenie przewidywanego zakresu szczelnego systemu odwodnienia planowanego układu drogowego w tym rowów drogowych oraz zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych od początku opracowania aż do km 22+800. Jak wskazał w uzupełnieniach wnioskodawca, powyższe rozwiązanie, choć dedykowane przede wszystkim jakościowej ochronie wód podziemnych, ograniczy ewentualne zjawisko odwadniania/osuszania terenów przyległych, poprzez uniemożliwienie drenowania wód gruntowych z terenów podmokłych i ekosystemów zależnych od wód w obszarze doliny Złotnicy do systemu odwodnienia drogi. W ten sposób ograniczony zostanie wpływ przedsięwzięcia na etapie eksploatacji. Ponadto, z opisu budowy geologicznej wynika, że w podłożu drogi na tym odcinku zaczynają dominować osady spoiste (gliny zwałowe) tworzące morfologiczne wzniesienia. Z zawartych w przedłożonej dokumentacji hydrogeologicznej przekrojów hydrogeologicznych wynika, że to głównie w obrębie tych osadów spoistych słaboprzepuszczalnych właśnie przewiduje się wykopy (bowiem tworzą one morfologiczne wyniesienia). Jednocześnie, organ zobowiązał w niniejszej decyzji do zaprojektowania takich rozwiązań dotyczących korpusu drogi oraz obiektów budowlanych, które nie będą zmieniały istniejących stosunków gruntowo-wodnych, a

także związanych z odtworzeniem funkcjonalności sieci melioracyjnej i drenarskiej, które jednocześnie zapewnią utrzymanie zasilania cieku w zlewni. Analizując niweletę drogi i ukształtowanie terenu na odcinku od km 17+000 do km 22+200 można zauważyć, że na tym odcinku droga prowadzona będzie po nasypie, po terenie i odcinkami w wykopach o głębokości do 4 m p.p.t. związanych z pokonywaniem wzniesień Wzgórz Ostrzeszowskich. M.in. z tego względu na obecnym etapie nie przewiduje się, aby niweleta planowanej drogi przebiegała poniżej zwierciadła wód gruntowych. Z uwagi na nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, w razie potrzeby, na etapie przygotowywania projektu wnioskodawca zobowiązany został zaprojektować takie rozwiązania dotyczące korpusu drogi i obiektów inżynierskich, które nie zmieniają warunków gruntowo-wodnych.

Ad. 15 ppkt. 1 Odnosząc się do uwagi należy wskazać, że ze względu właśnie na sąsiedztwo rzeki Złotnicy, ale także ujęcie wody podziemnej Olszyce-Szklarka, zastosowane zostaną, rozszerzone w trakcie przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, szczególne rozwiązania chroniące środowiskowo gruntowo-wodne, mianowicie szczelny system odwodnienia układu drogowego, szczelne zbiorniki retencyjno-sedymentacyjne, osadniki, separatory substancji ropopochodnych na wylotach do Złotnicy, a także zasuwki odcinające odpływ w przypadku wystąpienia na drodze sytuacji awaryjnej. Zastosowano zatem wszelkie, ekonomicznie uzasadnione rozwiązania mające na celu ochronę jakości wód w obrębie rzeki Złotnicy i ujęcia wód dla Ostrzeszowa. Nie ma zatem ani formalnych, ani merytorycznych przeciwwskazań dopuszczenia na tym odcinku wybranego wariantu do realizacji, co organ uznał za udowodnione. Rozwiązania te zapewnią również ochronę wód dla ujęć wód powierzchniowych na potrzeby napełniania stawów rybnych zlokalizowanych przy rzece.

Ad. 15 ppkt. 2 Analiza zagadnień geoinżynierskich wykazała, że nie ma ani formalnych, ani merytorycznych przeciwwskazań dopuszczenia na tym odcinku wybranego wariantu do realizacji. W ramach inwestycji przewiduje się roboty związane z wymianą gruntu, wzmacnianiem podłoża gruntowego, a także posadowieniem fundamentów czy konstrukcji nośnych obiektów inżynierskich, w tym m.in. pośrednim. Z uwagi na fakt, że na obecnym etapie nie są znane szczegółowe rozwiązania, zobowiązano, aby zaprojektować takie rozwiązania geoinżynierskie, które nie będą zmieniały stosunków gruntowo-wodnych w otoczeniu obiektów budowlanych, zatem zarówno nasypu drogowego, który też jest obiektem budowlanym, jak i innych obiektów inżynierskich, jak też zaprojektować takie zabezpieczenia korpusu drogi przed napływem wód gruntowych, które nie wpłyną trwale i negatywnie na istniejące stosunki wodne. Jednocześnie zobowiązano, aby szczegółowe rozwiązania dotyczące rozwiązań inżynierskich wnioskodawca przedstawił na etapie oceny oddziaływania na środowisko w toku wydania decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś. Zobowiązano także, do odtworzenia sieci melioracyjnej i drenarskiej dla zachowania dotychczasowych warunków wodnych. *Regionalny Dyrektor* uznał zatem, że przedstawione informacje są na tym etapie za wystarczające.

Ad. 16, 17 i 18. *Regionalny Dyrektor* uznał uwagę za zasadną i zwrócił się do wnioskodawcy o uzupełnienie *raportu* i wskazanie działań adekwatnych do danych przedstawionych w obu opracowaniach. Wnioskodawca przedstawił szczegółową analizę zgłoszonych uwag wraz z odniesieniem się do nich. Ponadto dokonał modyfikacji parametrów wybranych przejść dla zwierząt, zaprojektował dodatkowe przejście górne dla zwierząt dużych, zmodyfikował przebieg linii zajętości w obrębie niewykazanych wcześniej stanowisk kukułki szerokolistej, dokonał korekty lokalizacji zbiornika zastępczego dla płazów i zaprojektował dodatkowy zbiornik zastępczy oraz zaproponował działania związane z przeniesieniem osobników kosańca syberyjskiego i pełnika europejskiego. Tutejszy organ uznał przedstawione wyjaśnienia oraz wprowadzone modyfikacje za wystarczające, mając na względzie, że w ramach ponownej oceny określony zostanie obowiązek wykonania szczegółowej inwentaryzacji fauny dla wariantu wskazanego do realizacji i

dokonana zostanie rewizja zaprojektowanych rozwiązań w zakresie minimalizacji oddziaływania barierowego.

Ad. 19, 20 i 21. *Regionalny Dyrektor* podziela wątpliwości co do należytego rozpoznania w zakresie występowania i aktywności wilka i innych zwierząt kopytnych. Dlatego w zakresie ponownej oceny wskazano konieczność wykonania szczegółowej inwentaryzacji w tym zakresie uzupełnionej o wszelkie dostępne dane publikowane i niepublikowane. Dodatkowo w zakresie tym określono konieczność weryfikacji liczby, lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt w oparciu o pozyskane dane. Na obecnym etapie, pod uwagę wzięto jednak dane przedstawione w opracowaniu Kisiel i in. (2021) oraz dane Państwowego Monitoringu Środowiska GIOŚ oraz Atlasu Ssaków Polski (IOP PAN), które pozwalają określić obszary wykorzystywane przez wilka i łosia i dokonać oceny wystarczającej na obecnym etapie. Należy mieć na uwadze, że budowa przejść prócz uwarunkowań przyrodniczych uzależniona jest od wielu innych czynników i nie zawsze możliwe jest ich lokalizowanie w miejscach uznanych za optymalne. Ponadto zwierzęta, szczególnie gatunki o dużych arealach (jak wilk i łoś) są w stanie skutecznie wykorzystywać obiekty, których lokalizacja nie odpowiada precyzyjnie rozmieszczeniu ich lokalnych szlaków.

Funkcjonalność przejść MS/PZ-4.1, ES-6.1, MS/PZ-13,6, MS/PZ-16.1 została zwiększona przez określenie w warunkach realizacji przedsięwzięcia obowiązku zachowania co najmniej dwukrotnej szerokości cieku po każdej ze stron. Odnośnie przejścia zintegrowanego z linią kolejową, które zdaniem zgłaszającego nie powinno być traktowane jako przejście dla zwierząt ze względu na prędkość pociągów wynosząca do 160 km/h, ze względu na fakt, że nie zostało ono wskazane w opracowaniu Kurek R. 2010. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, Bystra, tutejszy organ ma odmienne stanowisko. Wskazywana w wytycznych zalecana prędkość pociągów, w obrębie tego typu przejść wynosi <140 km. Z punktu widzenia możliwości generowania kolizji przy prędkości 140 km i 160 km, różnica nie będzie istotna, przy i tak wysokich wartościach obu prędkości. Wskazywane problemy związane z utrzymaniem otoczenia wokół torów zapewne wystąpią, jednakże ten typ przejść został wskazany w wyżej cytowanym opracowaniu, a konstrukcja obiektu zapewnia optymalne rozwiązanie w tym zakresie, polegające na lokalizacji linii pod oddzielnym przęsłem i jej oddzielenie podporami od stref dostępnych dla zwierząt.

Lokalizacja węzła wymuszona jest obecnością istniejącej drogi krajowej nr 11, zatem wydaje się że nie ma lepszych rozwiązań dla wariantu przedsięwzięcia preferowanego do realizacji. Zaznaczyć należy, że w obecnym stanie prawnym, w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, oceniane są jedynie warianty przedstawione w raporcie przez wnioskodawcę, i *Regionalny Dyrektor* nie ma możliwości narzucania obowiązku przedstawiania innych wariantów niż wskazane w dokumentacji.

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.

Ze względu na niemożliwość przedstawienia na tym etapie szczegółowego opisu niektórych elementów planowanego przedsięwzięcia i tym samym zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, w szczególności w odniesieniu do gospodarki wodno – ściekowej, ochrony przed hałasem (geometria trasy) oraz ochrony przyrody stwierdzono konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 ustawy ooś. Ponowna ocena uzasadniona jest także okresem, jaki upłynie od momentu wydania

niniejszej decyzji do czasu uzyskania stosownych zezwoleń związanych z realizacją przedmiotowej inwestycji i koniecznością dostosowania rozwiązań do zmiennych uwarunkowań terenowych i środowiskowych. W zakresie ponownej oceny konieczne będzie m.in.: uszczegółowienie parametrów rozwiązań przeciwhałasowych w zakresie ich lokalizacji i posadowienia, uszczegółowienia rozwiązań związanych z gospodarką wodną i ściekową oraz posadowienia obiektów inżynierskich, dokonanie ponownej analizy wpływu inwestycji na cele ochrony obszarów Natura 2000, mając na względzie planowane zmiany i nowe opracowania w odniesieniu do celów działań ochronnych w dokumentach planistycznych dla obszarów położonych w promieniu do 5 km od granic przedsięwzięcia lub określone w tymczasowych celach ochrony; szczegółowe rozpoznanie w zakresie występowania i aktywności zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem wilka, łosia, dużych i średnich kopytnych oraz płazów wraz z weryfikacją wyznaczonych szlaków migracji; ponowna weryfikacja lokalizacji i parametrów obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt wraz z uwzględnieniem odpowiedniego sposobu zagospodarowania otoczenia przejść zapewniającego ich funkcjonalność, w szczególności w odniesieniu do projektowanego systemu odwodnienia, lokalizacji i parametrów dróg technicznych i dojazdowych, lokalizacji stałych wygrodzień ochronno-naprowadzających, mając na względzie najlepsze praktyki w tym zakresie.

Pismem z 8 lutego 2022 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, która docelowo obsługiwać będzie ruch lokalny. 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 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.

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.

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.

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 2022 r. poz. 2142 z późn. zm) wnioskodawca zwolniony jest z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
Emilia Kwietniewska, główny specjalista

Załączniki:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłosława Olejnik
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu (ePUAP)
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (ePUAP)
3. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
4. Starosta Kępiński na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
5. Starosta Ostrzeszowski 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.420.34.2021.EK.42 z dnia 31-01-2023 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski - Kępno”.

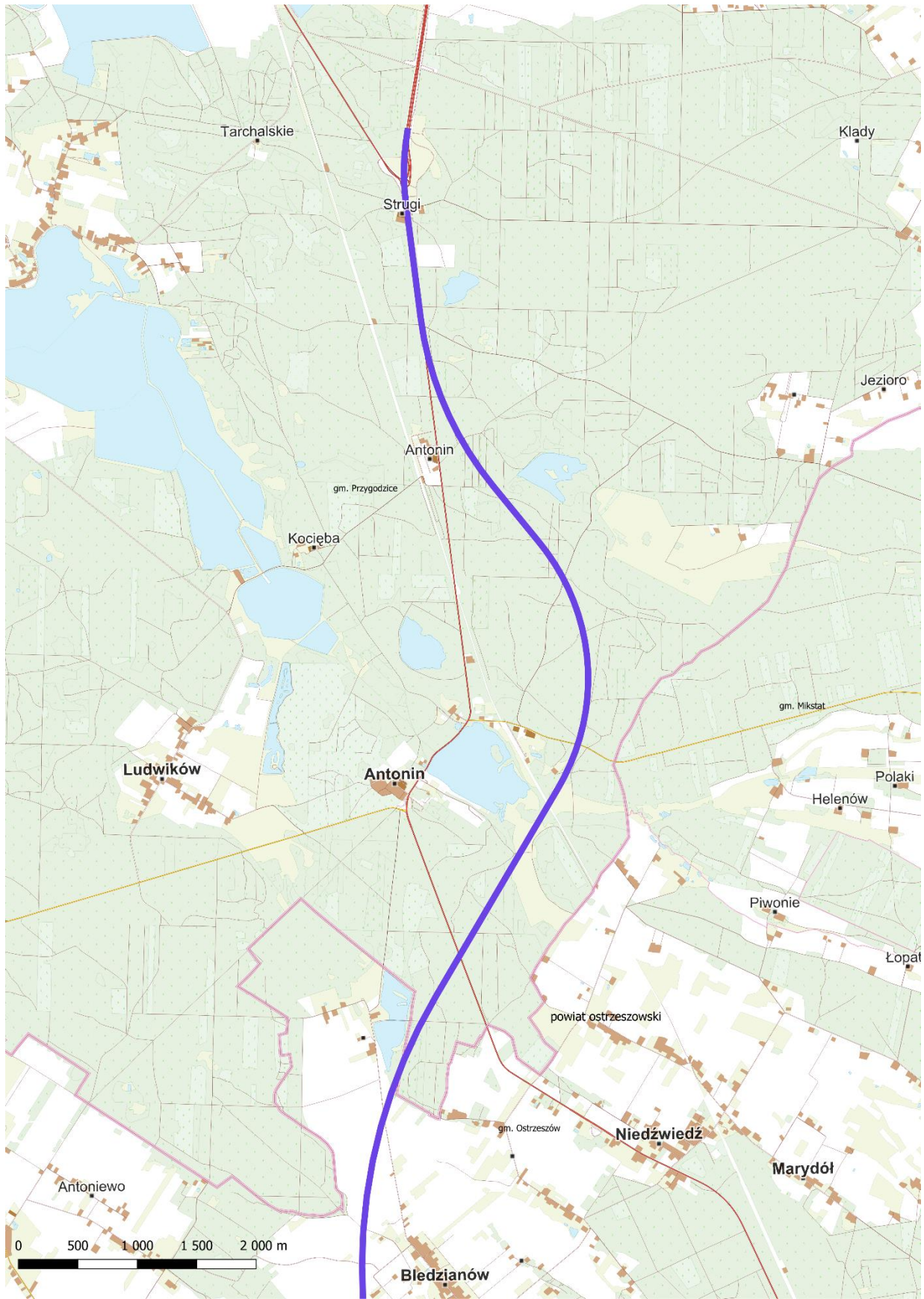
Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

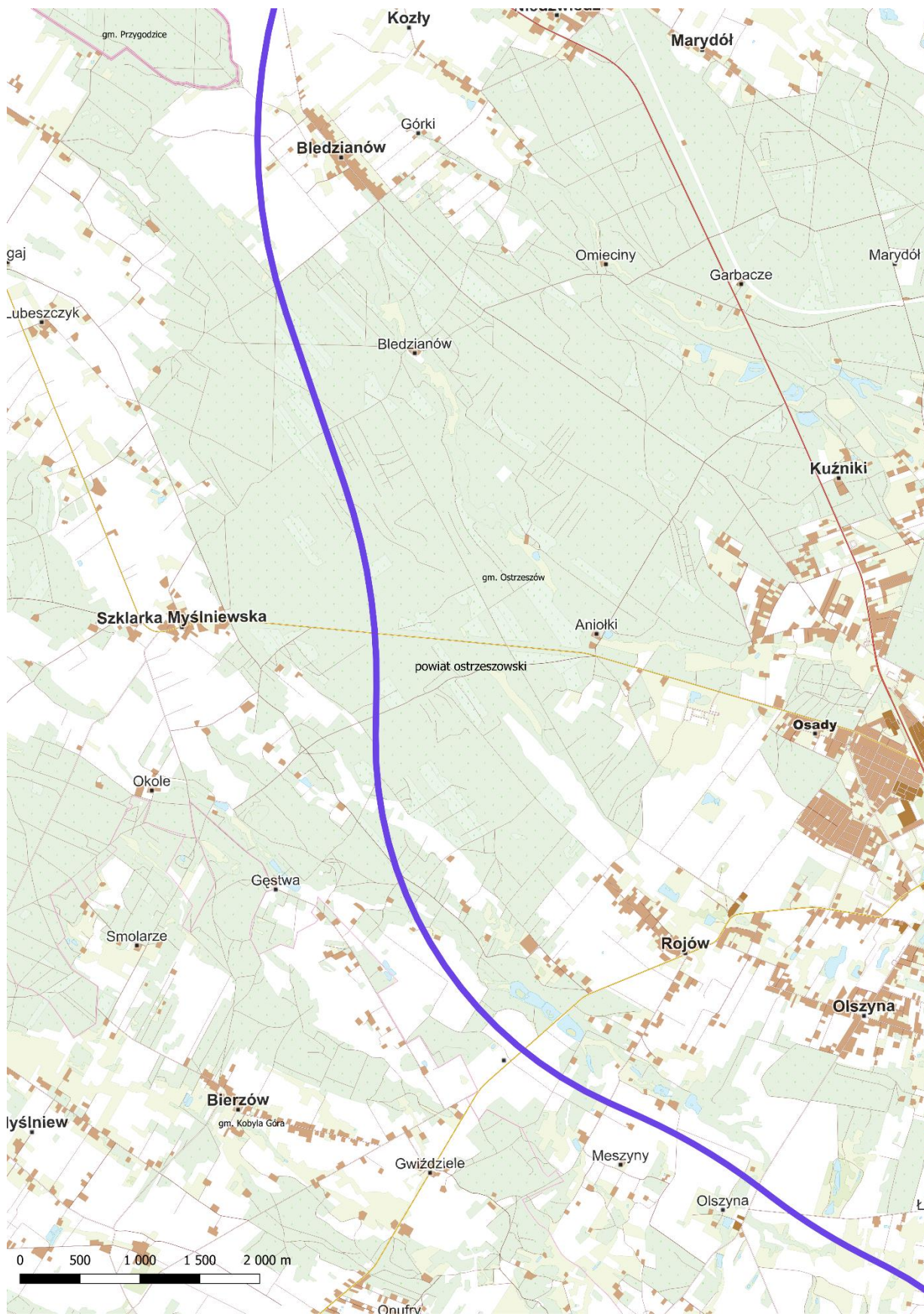
Planowane przedsięwzięcie polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno według wariantu W3 o długości 30,17 km oraz dobudowie drugiej jezdni obwodnicy Kępna o długości 4,2 km. Planowana jest także budowa łącznika umożliwiającego włączenie istniejącej drogi krajowej DK25 i DK11 w przebieg S11. Celem powiązania projektowanej drogi ekspresowej S11 z istniejącym układem komunikacyjnym zaplanowano węzły drogowe: węzeł Przygodzice, węzeł Antonin, węzeł Ostrzeszów Północ, węzeł Ostrzeszów Południe. W ramach dobudowy drugiej jezdni obwodnicy miasta Kępna planowana jest korekta geometrii węzła drogowego „Baranów” na połączeniu S11 z istniejącą drogą krajową DK11.

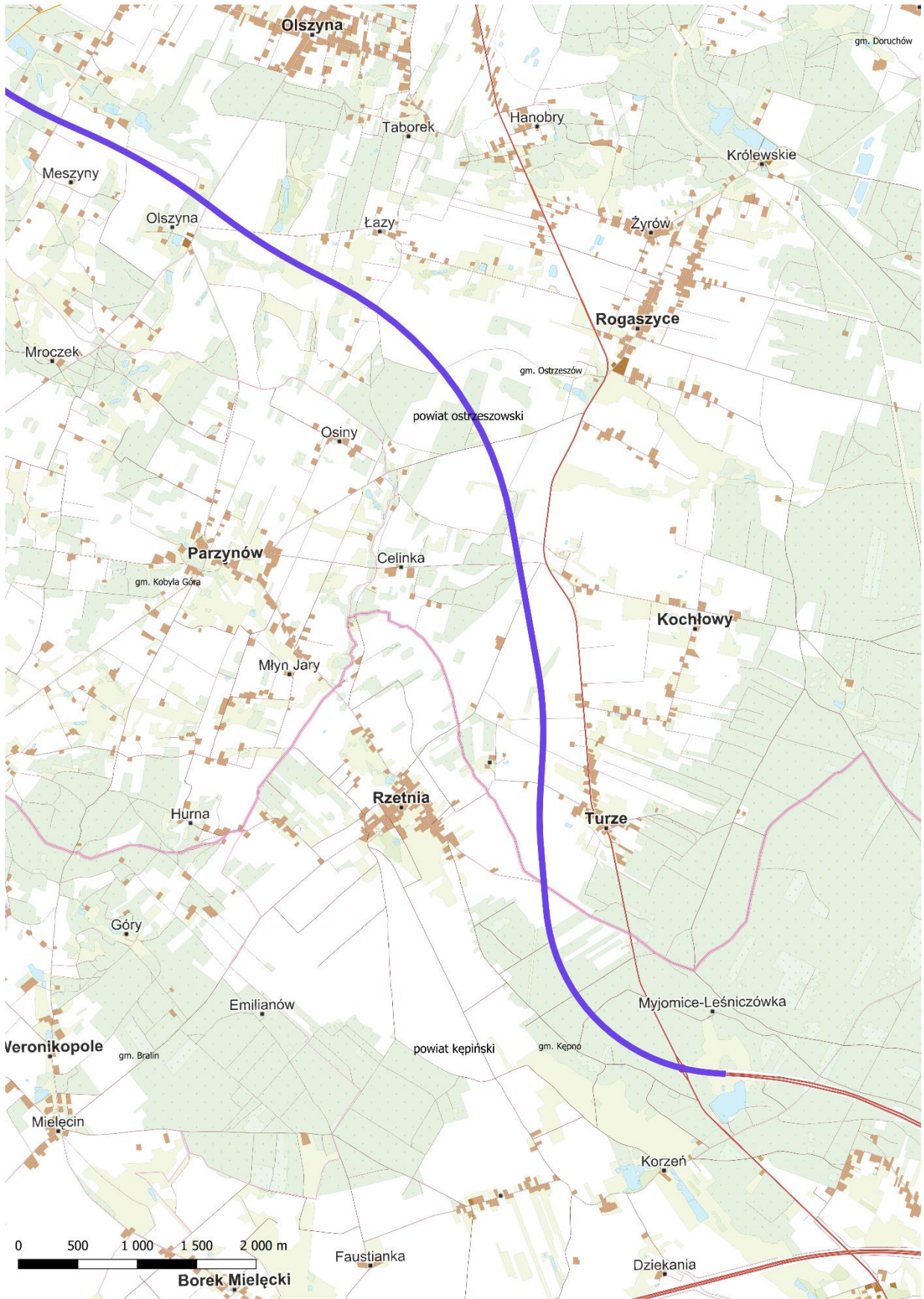
Projektowany odcinek drogi ekspresowej S11 położony jest w województwie wielkopolskim w granicach: powiatu ostrowskiego, na terenie gminy: Przygodzice, powiatu ostrzeszowskiego na terenie gmin Ostrzeszów i Kobyla Góra oraz powiatu kępińskiego na terenie gmin Kępno i Baranów. Droga ekspresowa S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski – Kępno rozpoczyna swój przebieg w projektowanym węźle Przygodzice, na końcu Obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego. Następnie przebiega w kierunku południowym i południowo-wschodnim przez teren leśny omijając miejscowość Antonin po stronie wschodniej. Następnie zmienia swój przebieg na południowo-zachodni przekraczając istniejącą linię kolejową nr 272. Tuż przed granicą administracyjną powiatów ostrowskiego i ostrzeszowskiego zmienia swój przebieg na południowy omijając po stronie zachodniej miejscowości Niedźwiedź, Kozły oraz Bledzianów. Za miejscowością Bledzianów droga ponownie zmienia przebieg omijając Ostrzeszów łukiem po stronie zachodniej. Na wysokości miejscowości Mieszyny droga po raz kolejny zmienia przebieg na południowo-wschodni. Końcowy odcinek korytarza w powiecie ostrzeszowskim jest niemalże prostą, przebiegając równoległe do istniejącej drogi krajowej DK11 i omijając po stronie wschodniej miejscowości Parzynów, Osiny oraz Rzetnia. W kierunku południowym od Rzetni korytarz łączy się łukiem poziomym w istniejącą obwodnicę Kępna. Druga jezdnia obwodnicy Kępna zostanie wybudowana równoległe do istniejącej jezdni drogi ekspresowej

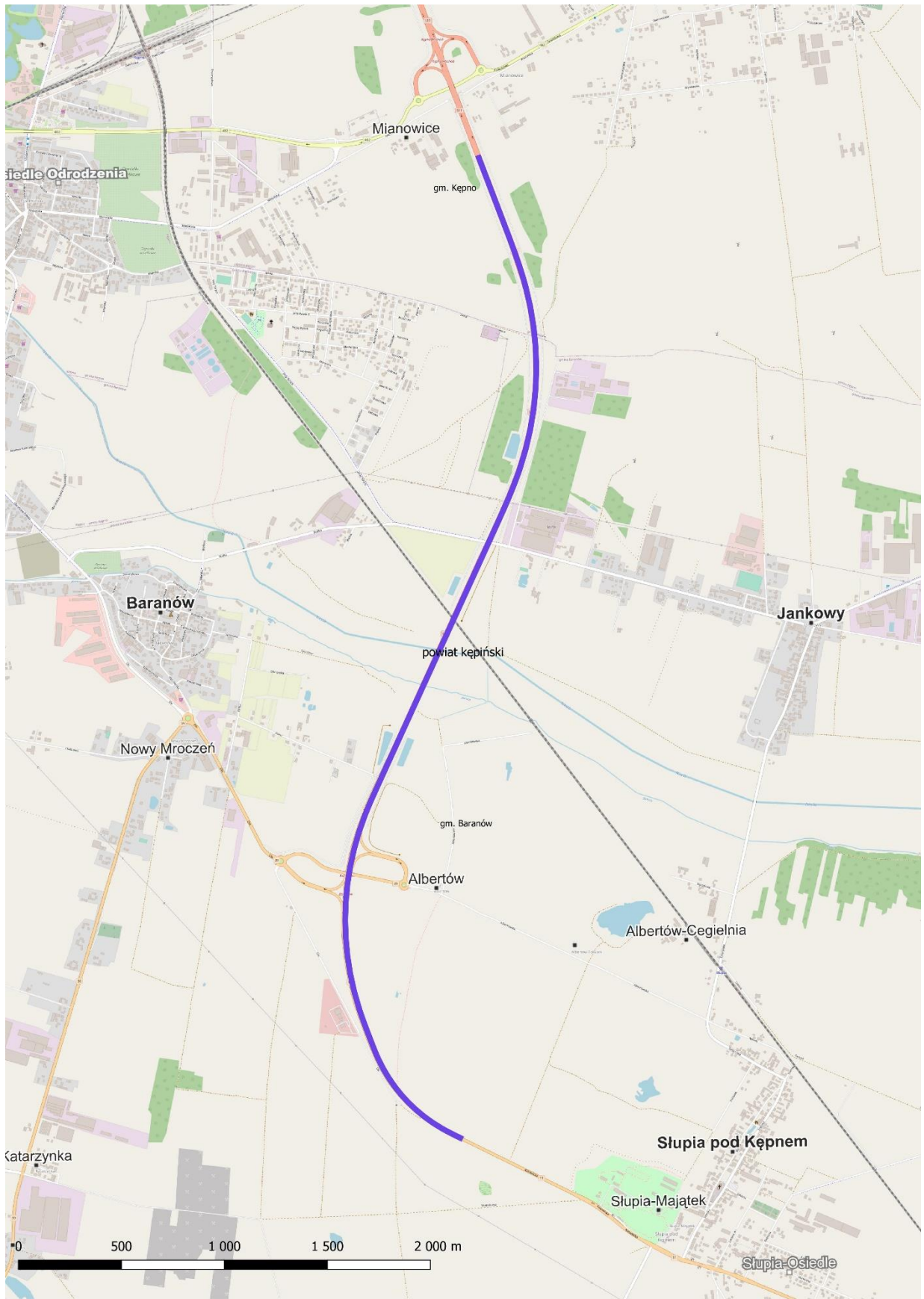
W ramach przedsięwzięcia planuje się także m. in.: budowę obiektów inżynierskich - wiaduktów, przepustów pełniących jednocześnie funkcję przejść dla zwierząt oraz nie pełniących takiej funkcji; budowę systemu odwodnienia jezdni; budowę urządzeń ochrony środowiska; adaptację istniejącego przepustu w km drogi 30+107 oraz rozbudowę obiektów inżynierskich na odcinku dobudowy drugiej jezdni obwodnicy Kępna; usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną w tym siecią elektroenergetyczną, siecią gazową; budowę kanału technologicznego; budowę MOP (Miejsc Obsługi Podróżnych) wraz z pełną infrastrukturą techniczną; budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową; przebudowę i budowę sieci i urządzeń melioracyjnych; wycinkę drzew i krzewów.

Na rysunkach przedstawiono orientacyjny przebieg projektowanej drogi ekspresowej S11 w wariantcie W3 (wybrany do realizacji) na tle mapy bazy danych obiektów topograficznych.









Rodzaj technologii

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. Na etapie eksploatacji przewiduje się wykorzystanie energii elektrycznej w zakresie oświetlenia oraz wody wykorzystywanej do celów utrzymania zieleni oraz porządkowych.

Technologia prowadzonych prac będzie charakterystyczna dla inwestycji drogowych. Wykorzystane zostaną urządzenia takie jak m.in. koparki i spycharki, ładowarki, a do zagęszczenia gruntu wykorzystywane zostaną m.in. ubijaki i walce. Roboty demontażowe będą wykonywane przy użyciu sprzętu służącego do wyburzeń oraz ręcznie.

Droga ekspresowa S11 na odcinku Ostrów Wielkopolski - Kępno charakteryzować się będzie następującymi parametrami technicznymi:

- klasa drogi - S,
- ilość pasów ruchu - przekrój dwujezdniowy (2x2) docelowo 2x3,
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m,
- obciążenie projektowanej konstrukcji nawierzchni - 115 kN/oś,

Węzły drogowe planowanej drogi będą się charakteryzowały następującymi parametrami:

- typ łącznic – P1, 2XP1
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna,
- ilość pasów ruchu – 1,

Dla wariantu przebiegu drogi przewiduje się budowę pary miejsc obsługi podróżnych MOP „Kozły” po lewej stronie drogi oraz MOP „Bledzianów” po prawej stronie drogi oba w orientacyjnym km 10+950. Na potrzeby MOP-ów oraz cele bytowo – gospodarcze i p.poż. przewidywana jest rozbudowa istniejącej sieci wodociągowej. Na potrzeby MOP-ów planowana jest budowa oczyszczalni ścieków sanitarnych oraz budowa zbiorników na gaz płynny na cele grzewcze, jednocześnie dopuszczalne będzie ogrzewanie kotłem na paliwo stałe lub ogrzewanie elektryczne.

Planowany kanał technologiczny usytuowany będzie wzdłuż projektowanego odcinka drogi wewnątrz linii rozgraniczających. Kanał ten służyć będzie do układania kabli światłowodowych lub miedzianych do miejsc lokalizacji m.in.: urządzeń systemu zarządzania ruchem.

Przebudowa sieci wodociągowej została zaprojektowana jako przejście jej pod drogą w rurach osłonowych. Natomiast hydranty kolidujące będą przebudowane poza pasem drogowym.

Na terenie przedsięwzięcia występują sieci niskiego, średniego i wysokiego ciśnienia. W orientacyjnym km drogi 21+450 zlokalizowany jest gazociąg wysokiego ciśnienia DN 150, który zostanie przebudowany i zabezpieczony na długości 130 m. Przejście sieci gazowej pod drogą ekspresową zostanie wykonane w rurze osłonowej, zostanie również zachowana strefa kontrolowana. W orientacyjnym km drogi 21+450 znajduje się nieczynny gazociąg wysokiego ciśnienia DN50 który zostanie zlikwidowany.

Planowane do przebudowy jest napowietrzna linia elektroenergetyczna 110 kV relacji Kępno-Ostrzeszów w orientacyjnym km od 27+200 do km 28+100.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa szeregu obiektów inżynierskich niepełniących funkcji przejść dla zwierząt. Charakter obiektów oraz ich orientacyjną lokalizację zawiera tabela 10.

Tabela 10

<i>Wariant W3 (węzeł V.1 i V.2)</i>				
Lp.	Oznaczenie obiektu	Informacja o obiekcie	Kilometraż	Przeszkoda
1	WD-0.2	Wiadukt w ramach węzła "Przygodzice"	0+267	S11
2	WD-5.6	Wiadukt w ciągu DW 447	5+592	S11
3	WD-7.6	Wiadukt w ramach węzła "Antonin" (tylko węzeł V.1)	7+629	S11
4	WD-9.2	Wiadukt w ciągu DP 5334P	9+201	S11
5	WD/PG-10.4	Wiadukt w ciągu przejazdu gospodarczego	10+376	S11
6	WD-14.6	Wiadukt w ramach węzła "Ostrzeszów Północ"	14+671	S11
7	WS/PG-16.6/L	Wiadukt w ciągu S11	16+619	Przejazd gospodarczy
8	WS/PG-16.6/P	Wiadukt w ciągu S11	16+619	Przejazd gospodarczy
9	WD-18.6	Wiadukt w ramach węzła "Ostrzeszów Południe"	18+577	S11
10	WD-19.4	Wiadukt w ciągu drogi gminnej	19+411	S11
11	WD-20.8	Wiadukt w ciągu DP 5580P	20+836	S11
12	WD-27.7	Wiadukt w ciągu DP 5580P	27+691	S11
13	WD-29.8	Wiadukt w ramach węzła „Kępno Północ"	29+826	S11
<i>Wariant W3 (węzeł V.2) – zamiast obiektu WD-7.6</i>				
14	WD-7.4/L	Wiadukt w ramach węzła "Antonin"	7+447	S11
15	WD-7.4/P	Wiadukt w ramach węzła "Antonin"	7+447	S11
16	WD-7.6	Wiadukt w ramach węzła "Antonin"	7+628	S11
<i>Dla obwodnicy Kępna – rozbudowa obiektów</i>				
17	WS-1.6-R/L	Rozbudowa obiektu WS-10.1	1+623	Droga DP 5704P
18	WS-2.0-R/L	Rozbudowa obiektu WS-10.5	2+032	linia kolejowa nr 272
19	PH-1.9-R/L	Rozbudowa przepustu	1+870	S11

Przewidziano również szereg przepustów hydrologicznych niepełniących funkcji przejść dla zwierząt. Ich orientacyjną lokalizację zawierają tabele 11 i 12.

Tabela 11 Przepusty hydrologiczne dla W3 i V.1 niepełniące funkcji przejść dla zwierząt.

Lp.	Oznaczenie	Typ	Kilometraż
1	PH-1.9b	przepust na cieku/rowie	1+949 (L)
2	PH-4.8a	przepust na cieku/rowie	4+812 (P)
3	PH-4.8b	przepust na cieku/rowie	4+812(L)
4	PH-6.1a	przepust na cieku/rowie	6+065 (P)
5	PH-6.1b	przepust na cieku/rowie	6+065 (L)
6	PH-6.6a	przepust na cieku/rowie	6+587 (P)
7	PH-6.6b	przepust na cieku/rowie	6+587 (L)
8	PH-7.1a	przepust na cieku/rowie	7+107 (P)
9	PH-7.1b	przepust na cieku/rowie	7+107 (L)

Lp.	Oznaczenie	Typ	Kilometraż
10	PH-8.1a	przepust na cieku/rowie	8+101 (P)
11	PH-8.1b	przepust na cieku/rowie	8+101 (L)
12	PH-8.3a	przepust na cieku/rowie	8+304 (P)
13	PH-8.3b	przepust na cieku/rowie	8+304 (L)
14	PH-8.5a	przepust na cieku/rowie	8+481 (P)
15	PH-8.5b	przepust na cieku/rowie	8+481 (L)
16	PH-8.8	przepust na cieku/rowie	8+820 (P)
17	PH-8.9a	przepust na cieku/rowie	8+926 (L)
18	PH-9.2a	przepust na cieku/rowie	9+160 (L)
19	PH-9.6a	przepust na cieku/rowie	9+655 (P)
20	PH-9.6b	przepust na cieku/rowie	9+655 (L)
21	PH-11.3a	przepust na cieku/rowie	11+289(P)
22	PH-11.3b	przepust na cieku/rowie	11+289 (L)
23	PH-11.6a	przepust na cieku/rowie	11+652 (P)
24	PH-11.6b	przepust na cieku/rowie	11+665 (P)
25	PH-11.6c	przepust na cieku/rowie	11+665 (L)
26	PH-13.6a	przepust na cieku/rowie	13+650 (P)
27	PH-13.6b	przepust na cieku/rowie	13+646 (L)
28	PH-17.1 a	przepust na cieku/rowie	17+123 (P)
29	PH-17.1b	przepust na cieku/rowie	17+123 (L)
30	PH-20.7a	przepust na cieku/rowie	20+719 (P)
31	PH-20.7b	przepust na cieku/rowie	20+719 (L)
32	PH-20.8	przepust na cieku/rowie	20+766 (L)
33	PH-21.6a	przepust na cieku/rowie	21+626 (P)
34	PH-21.6b	przepust na cieku/rowie	21+626 (L)
35	PH-21.9a	przepust na cieku/rowie	21+951 (P)
36	PH-21.9b	przepust na cieku/rowie	21+951 (L)
37	PH-24.4a	przepust na cieku/rowie	24+376(P)
38	PH-24.4b	przepust na cieku/rowie	24+376 (L)

Tabela 12 Przepusty hydrologiczne dla W3 i V.2 niepełniące funkcji przejść dla zwierząt.

Lp	Oznaczenie	Typ	Kilometraż
1	PH-1.9b	przepust na cieku/rowie	1+949 (L)
2	PH-4.8a	przepust na cieku/rowie	4+812 (P)
3	PH-4.8b	przepust na cieku/rowie	4+812(L)
4	PH-6.1a	przepust na cieku/rowie	6+065 (P)
5	PH-6.1b	przepust na cieku/rowie	6+065 (L)
6	PH-6.6a	przepust na cieku/rowie	6+587 (P)
7	PH-6.6b	przepust na cieku/rowie	6+587 (L)
8	PH-7.1a	przepust na cieku/rowie	7+107 (P)
9	PH-7.1b	przepust na cieku/rowie	7+107 (L)
10	PH-8.1a	przepust na cieku/rowie	8+101 (P)
11	PH-8.1b	przepust na cieku/rowie	8+101 (L)
12	PH-8.3a	przepust na cieku/rowie	8+304 (P)
13	PH-8.3b	przepust na cieku/rowie	8+304 (L)

Lp	Oznaczenie	Typ	Kilometraż
14	PH-8.5a	przepust na cieku/rowie	8+481 (P)
15	PH-8.5	przepust na cieku/rowie	8+481
16	PH-8.5b	przepust na cieku/rowie	8+481 (L)
17	PH-8.8	przepust na cieku/rowie	8+818 (P)
18	PH-8.9a	przepust na cieku/rowie	8+926 (L)
19	PH-9.2a	przepust na cieku/rowie	9+160 (L)
20	PH-9.6a	przepust na cieku/rowie	9+655 (P)
21	PH-9.6b	przepust na cieku/rowie	9+655 (L)
22	PH-11.3a	przepust na cieku/rowie	11+289(P)
23	PH-11.3b	przepust na cieku/rowie	11+289 (L)
24	PH-11.6a	przepust na cieku/rowie	11+652 (P)
25	PH-11.6b	przepust na cieku/rowie	11+665 (P)
26	PH-11.6c	przepust na cieku/rowie	11+665 (L)
27	PH-13.6a	przepust na cieku/rowie	13+650 (P)
28	PH-13.6b	przepust na cieku/rowie	13+646 (L)
29	PH-17.1 a	przepust na cieku/rowie	17+123 (P)
30	PH-17.1b	przepust na cieku/rowie	17+123 (L)
31	PH-20.7a	przepust na cieku/rowie	20+719 (P)
32	PH-20.7b	przepust na cieku/rowie	20+719 (L)
33	PH-20.8	przepust na cieku/rowie	20+768 (L)
34	PH-21.6a	przepust na cieku/rowie	21+626 (P)
35	PH-21.6b	przepust na cieku/rowie	21+626 (L)
36	PH-21.9a	przepust na cieku/rowie	21+951 (P)
37	PH-21.9b	przepust na cieku/rowie	21+951 (L)
38	PH-24.4a	przepust na cieku/rowie	24+376(P)
39	PH-24.4b	przepust na cieku/rowie	24+376 (L)

P – strona prawa, L – strona lewa drogi zgodnie z rosnącym kilometrażem, tj. od północy w kierunku południowym.

Przewidziano także budowę obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt oraz przepustów pełniących funkcje przejść dla zwierząt, a także samych przejść, których lokalizację i parametry wskazano w Tabelach 4, 5 i 6, w części decyzji określającej wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłostawa Olejnik
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Znak pisma	WOO-II.420.34.2021.EK(185)
Identyfikator pliku	587200
Nazwa pliku	KW_116757_RDO_S_plik6.DOCX
Wersja pliku	6
Skrót pliku	b3242559752ce2a7dc5d4d872b8ad7dc

Wydrukowa(a): Emilia Kwietniewska WOO-II

Data wydruku: 2023-02-01 14:07:54

.....

Podpisane przez:

Miłoslawa Olejnik

Dyrektor - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Data podpisu: 2023-01-31 13:31:31

Numer certyfikatu: 7537611059780660189

Wystawca certyfikatu: Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.