



Poznań, 31.08.2018.....

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

WOO-II.420.96.2018.BZ.12

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 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 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.) oraz art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku gminy miejsko-wiejskiej Września z siedzibą przy ul. Ratuszowej 1, 62-300 Września, reprezentowanej przez pełnomocnika – pana Łukasza Szubę, SMP Projektanci spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k. ul. Głuchowska 1, 60-101 Poznań, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą obwodnicy m. Września łączącego drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92 na terenie Gminy Września” planowanego do realizacji na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów numerami: 75/2, 77, 80/9, obręb 0315 Gulczewko; nr 129/3, 130/2, 130/5, 131/2, 132/24, 133/2, 133/3, 137/1, 138/3, 138/4, 138/7, 139, 140, 141, 142/1, 143, 144, 145/1, 145/3, 145/4, 145/5, 146, 147, 148, 149, 150/1, 150/3, 150/4, 150/7, 150/9, 150/10, 151, 152/3, 152/4, 153, 154, 155, 159, 160, 172, 176, 177/5, 177/6, 177/7, 177/11, 177/13, 177/16, 177/18, 177/20, 177/26, 178, 198, 197, obręb 0317 Gutowo Małe; nr 195/1, 197, 200/1, 201/1, 201/3, 201/4, 212/6, 202, 212/2, 213, 195/45, obręb 0318 Gutowo Wielkie; nr 5/1, 10, 11, 14/4, 15, 17/2, 18, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 136/1, 138/1, 139, 140, 313, 317, 318, obręb 0340 Sokołowo; nr 270/1, 286/1, 286/2, 288, 828/2, 828/3, 859/10, 860/18, 1296, 1309/6, 1310/1, 1310/2, 1311, 1312, 1313/1, 1313/7, 1315/1, 1315/2, 1316/3, 1316/5, 1316/7, 1316/8, 1317/3, 1318/4, 4442/40, 4442/42, 4442/43, 4442/44, 4442/45, 4442/54, 4442/56, obręb 0500 Września, gmina Września.
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 1. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
 2. Odpady w postaci ciekłej magazynować w szczelnych pojemnikach, w miejscach zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem gruntu i warunkami atmosferycznymi, wyposażonych w urządzenia lub środki do zbierania wycieków.
 3. Sprawować nadzór nad pracami prowadzonymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia oraz zabezpieczyć materiały i środki do likwidacji ewentualnego wycieku paliwa używanego do napędu maszyn i pojazdów pracujących na budowie.
 4. Prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.

5. Prace budowlane związane ze zmianą przebiegu koryta Rowu Gutowskiego prowadzić w kolejności zapewniającej ciągłość morfologii cieku, w okresie o możliwie najniższym stanie wód w cieku.
 6. Na całej długości projektowanego koryta Rowu Gutowskiego umocnić dno narzutem kamiennym, na pograniczu dno/skarpa wykonać paliki drewniane i kiskę faszynową, a skarpy obsiać trawą.
 7. Zapewnić swobodny i niezakłócony przepływ wód oraz ciągłość naturalnego ekosystemu w korytach cieków, w których posadowione zostaną przepusty.
 8. Wycinkę krzewów przeprowadzić od początku sierpnia do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków.
 9. Dopuszcza się odstąpienie od pkt 2, w przypadku udokumentowania przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlonych miejsc lęgowych ptaków.
 10. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne w liczbie co najmniej równej liczbie drzew i powierzchni krzewów przeznaczonych do wycinki.
 11. Zachowane drzewa znajdujące się w strefie robót wykonawczych zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami, a ich odstonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem i przemarznięciem.
 12. Miejsca składowania materiałów budowlanych oraz miejsca postoju sprzętu ciężkiego wyznaczyć poza obrysem rzutu korony drzew.
 13. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, co najmniej raz dziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta przenieść w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przez zasypaniem wykopów.
- III. Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 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, w szczególności w projekcie budowlanym:
1. Na odcinku drogi krajowej nr 92 od km 0+000,00 do km 0+500,00 (kilometraż lokalny), zastosować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska, o skuteczności nie mniejszej niż 3 dB w porównaniu z nawierzchnią tradycyjną.
 2. Zachować rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia w postaci ekranu akustycznego na odcinku drogi krajowej nr 92 od km 0+473,00 do km 0+500,00 (kilometraż lokalny).
- IV. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.
- V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

20.03.2018 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynął wniosek gminy miejsko-wiejskiej Września z siedzibą przy ul. Ratuszowej 1, 62-300 Września, działającej przez pełnomocnika pana Łukasza Szubę, SMP Projektanci spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k. ul. Głuchowska 1, 60-101 Poznań, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą obwodnicy m. Września łączącego drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92 na terenie Gminy Września”.

Do przedmiotowego wniosku dołączono m.in.: kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* sporządzoną w trzech egzemplarzach, wraz z załącznikami i elektronicznym zapisem na informatycznych nośnikach danych; mapę z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie oraz pełnomocnictwo dla pana Łukasza Szuby do reprezentowania gminy miejsko-wiejskiej Września.

Planowane przedsięwzięcia, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 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. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie wielkopolskim, częściowo na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów numerami: 133/3, 146 oraz 172, obręb 0317 Gutowo Małe, gmina Września. Zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MiR. z 2014 r. poz. 25, z późn. zm.) działki o numerach ewidencyjnych 133/3, 146 oraz 172, obręb 0317 Gutowo Małe, gmina Września, posiadają status terenów zamkniętych. Wobec powyższego, na podstawie art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Uwzględniając art 74 ust. 3a *ustawy ooś*, w oparciu o materiały stanowiące załączniki do przedmiotowego wniosku, *Regionalny Dyrektor* uznał, iż stronami postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia są: wnioskodawca i podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości, na których realizowane będzie przedsięwzięcie oraz nieruchomości przylegających bezpośrednio do działek, na których ma być realizowane przedsięwzięcie.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 28.03.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.1 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, *Regionalny Dyrektor* zawiadamiał strony o swoich czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia dotyczące czynności organu w przedmiotowej sprawie były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania, które zostało wywieszone na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Września.

Na podstawie art. 50 *k.p.a.*, pismem z 20.04.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.2 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *k.i.p.* Wymagane uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 30.04.2018 r. Ponadto, pismami z 23.05.2018 i 24.05.2018 r. pełnomocnik wnioskodawcy udzielił dodatkowych wyjaśnień w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 22.05.2018 r. pełnomocnik wniósł o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności. Do wniosku *Regionalny Dyrektor* odniósł się w dalszej części uzasadnienia decyzji.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 oraz art. 68 i 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 30.05.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.5 *Regionalny Dyrektor* wystąpił do właściwego

w sprawie organu inspekcji sanitarnej – Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrześni, o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, pismem z 30.05.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.6, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 i art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 z późn. zm.) *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonania uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomieniem z 30.05.2018r. znak:WOO-II.420.96.2018.BZ.7 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wystąpieniu do właściwego w sprawie organu inspekcji sanitarnej oraz organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej.

Pismem z 14.06.2018 r. znak: ON.NS.721.20.2018 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą obwodnicy m. Września łączącego drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92 na terenie Gminy Września” nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

20.06.2018 r. do siedziby *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole z 14.06.2018 r. znak: PO.ZZŚ.3.436.153.2018.RG informujące o przedłużeniu terminu wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 28.06.2018 r. znak: PO.ZZŚ.3.436.153.2.2018.RG (data wpływu do organu: 3.07.2018 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich z siedzibą w Kole wyraził opinię, w której twierdził, że dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą obwodnicy m. Września łączącego drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92 na terenie Gminy Września” nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie warunki i wymagania konieczne do uwzględniania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Warunki określone przez Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole, które nie wynikają wprost z przepisów ogólnych, zostały ujęte w decyzji.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy oraz na podstawie opinii organów współdziałających i informacji o przedsięwzięciu zebranych w toku postępowania wyjaśniającego, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, postanowieniem z 19.07.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.9 *Regionalny Dyrektor* stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i c *ustawy ooś*. Zawiadomieniem z 19.07.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.10 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o wydanym postanowieniu.

Na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 19.07.2018 r. znak: WOO-II.420.96.2018.BZ.11 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym w zawiadomieniu terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 *ustawy ooś*, w niniejszej decyzji stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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, dalej *mpzp*, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Przedmiotem niniejszego postępowania jest budowa obwodnicy miejscowości Września, tj. drogi publicznej, a zatem decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie ma obowiązku badania zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zbadał m.in.: rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem skali przedsięwzięcia, wielkości zajmowanego terenu, powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych; zakres robót związanych z realizacją przedsięwzięcia; wykorzystanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi; przewidywane ilości i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadku gdy planuje się ich powstawanie; wielkość emisji i uciążliwości wynikających z realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz zagrożenia dla zdrowia ludzi; usytuowanie przedsięwzięcia na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach Natura 2000.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit a *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w *k.i.p.* stanowiącej załącznik do wniosku ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na budowie układu drogowego – obwodnicy Wrześni, łączącego istniejącą drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92. Zgodnie z treścią *k.i.p.* długość projektowanej drogi wynosić będzie około 5 km. Trasa obwodnicy przebiegać będzie nowym śladem, natomiast w miejscach skrzyżowań z istniejącymi drogami powiatowymi i gminnymi przedsięwzięcie realizowane będzie w pasach tych dróg. Początek trasy stanowi skrzyżowanie obwodnicy z istniejącą drogą krajową nr 92, drogą gminną nr 412607P (ul. Słowackiego) oraz drogą wewnętrzną, realizowane w postaci skrzyżowania skanalizowanego typu rondo średnie o 5 wlotach, zlokalizowane w części wschodniej miasta Września, na pograniczu z miejscowością Gutowo Wielkie. Na wschodnim i północnym wlocie ronda wykonane zostaną wyspy spowalniające pojazdy. Na pozostałych wlotach do ronda zaprojektowano wyspy segregujące. W tym miejscu inwestor planuje budowę chodnika z dopuszczeniem ruchu rowerowego wzdłuż ul. Słowackiego aż do projektowanego ronda oraz likwidację istniejącego łącznika pomiędzy drogą krajową nr 92, a ulicą Słowackiego. Następnie obwodnica przebiegać będzie nowym śladem jako droga jednojezdniowa o szerokości pasa ruchu 3,5 m z utwardzoną opaską o szerokości 0,5 m. Na odcinku około 850 m droga przebiegać będzie po linii prostej, następnie po łuku, aż do projektowanego ronda średniego o 4 wlotach zapewniającego połączenie projektowanej obwodnicy z drogą gminną nr 412565P oraz łącznicą, która połączona zostanie z drogą powiatową nr 2162P za pośrednictwem projektowanego ronda małego o 3 wlotach. Na północnym oraz południowym wlocie ronda usytuowanego w ciągu projektowanej obwodnicy zaprojektowano wyspy spowalniające ruch pojazdów. Na pozostałych wlotach do ronda znajdować się będą wloty segregujące. W km ok. 1+235 obwodnicy przewidziano budowę wiaduktu nad linią kolejową. W miejscu gdzie przebiega droga powiatowa nr 2162P planowana jest budowa tunelu dla pojazdów, pieszych i rowerzystów pod linią kolejową, i jego przedłużenie pod planowaną obwodnicą. Od ronda o 4 wlotach projektowana obwodnica przebiegać będzie w kierunku północno-zachodnim odcinkiem prostym o długości około 130 m, a następnie za łukiem odcinkiem prostym o długości około 1730 m. Dalej, droga poprowadzona po łuku, następnie odcinkiem prostym o długości około 390 m, a następnie kolejnym łukiem. Koniec trasy zaprojektowano w miejscu włączenia obwodnicy w drogę krajową nr 15, za zwartą zabudową miejscowości Sokołowo. W tym miejscu projektowane jest rondo średnie o 5 wlotach, zapewniające połączenie projektowanej drogi z istniejącą drogą krajową nr 15 i drogą gminną 412533P. Zgodnie z treścią *k.i.p.* zakres prac wykonawczych związanych z realizacją inwestycji obejmować będzie:

- budowę jezdni obwodnicy o nawierzchni bitumicznej,

- budowę węzła łączącego projektowaną drogę z drogą powiatową nr 2162P,
- rozbudowę skrzyżowań,
- budowę chodników z dopuszczeniem ruchu rowerowego, zjazdów i miejsc postojowych,
- budowę obiektów inżynierskich, kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogowego,
- przebudowę lub zabezpieczenie kolizji przedsięwzięcia z istniejącym uzbrojeniem terenu,
- wycinkę oraz nasadzenie zieleni.

Projektowana obwodnica charakteryzować się będzie klasą techniczną Z, kategorią ruchu KR4 – KR5 oraz prędkością projektową 60 km/h.

Celem zapewnienia ciągłości komunikacyjnej projektowanej obwodnicy konieczna jest budowa obiektów inżynierskich o parametrach dostosowanych do geometrii drogi, w tym: dwupoziomowego skrzyżowania z linią kolejową E20 relacji Warszawa – Poznań w formie wiaduktu drogowego w km ok. 251+400 linii kolejowej i w km ok. 1+235 projektowanej obwodnicy; dwupoziomowego skrzyżowania Szosy Witkowskiej (drogi powiatowej nr 2162P) z linią kolejową E20 relacji Warszawa – Poznań w postaci tunelu wraz ze ścianami oporowymi dla przeprowadzenia ruchu drogowego pod linią, w km ok. 251+480 linii kolejowej; dwupoziomowego skrzyżowania obwodnicy z ul. Szosą Witkowską (drogi powiatowej nr 2162P), w km ok. 1+290 projektowanej obwodnicy, w postaci wiaduktu w ciągu projektowanej obwodnicy.

Zgodnie z *k.i.p.* w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia konieczna jest również przebudowa istniejącej napowietrznej linii elektroenergetycznej 110 kV kolidującej z przebiegiem projektowanej obwodnicy. W uzupełnieniu *k.i.p.* pełnomocnik wnioskodawcy wyjaśnił, iż do przebudowy przewidziano jednotorową linię 110 kV relacji Września Wschód – Września. Przebudowa polegać będzie na demontażu odcinka linii o długości około 790 m oraz budowie nowego odcinka o długości około 875 m w nowym przebiegu.

Zgodnie z zestawieniem działek stanowiącym załącznik do przedmiotowego wniosku przedsięwzięcie pn.: „Budowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą obwodnicy m. Września łączącego drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92 na terenie Gminy Września” realizowane będzie na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów następującymi numerami:

- 75/2, 77, 80/9, obręb 0315 Gulczewko, gmina Września;
- 129/3, 130/2, 130/5, 131/2, 132/24, 133/2, 133/3, 137/1, 138/3, 138/4, 138/7, 139, 140, 141, 142/1, 143, 144, 145/1, 145/3, 145/4, 145/5, 146, 147, 148, 149, 150/1, 150/3, 150/4, 150/7, 150/9, 150/10, 151, 152/3, 152/4, 153, 154, 155, 159, 160, 172, 176, 177/5, 177/6, 177/7, 177/11, 177/13, 177/16, 177/18, 177/20, 177/26, 178, 198, 197, obręb 0317 Gutowo Małe, gmina Września;
- 195/1, 197, 200/1, 201/1, 201/3, 201/4, 212/6, 202, 212/2, 213, 195/45, obręb 0318 Gutowo Wielkie, gmina Września;
- 5/1, 10, 11, 14/4, 15, 17/2, 18, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 136/1, 138/1, 139, 140, 313, 317, 318, obręb 0340 Sokołowo, gmina Września;
- 270/1, 286/1, 286/2, 288, 828/2, 828/3, 859/10, 860/18, 1296, 1309/6, 1310/1, 1310/2, 1311, 1312, 1313/1, 1313/7, 1315/1, 1315/2, 1316/3, 1316/5, 1316/7, 1316/8, 1317/3, 1318/4, 4442/40, 4442/42, 4442/43, 4442/44, 4442/45, 4442/54, 4442/56, obręb 0500 Września, gmina Września.

Z *k.i.p.* wynika, że realizacja przedsięwzięcia ma na celu poprawę warunków i komfortu jazdy w rejonie zainwestowania, usprawnienie i segregację ruchu samochodowego, a także zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c *ustawy* ooś ustalono, że realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie jednorazowego wykorzystania typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych, w tym m.in.: kruszyw, mas bitumicznych, betonu, stali i kostki brukowej. Ponadto, realizacja przedsięwzięcia wymagać

będzie zapotrzebowania na wodę, energię elektryczną oraz paliwa do napędzania maszyn i pojazdów obsługujących plac budowy. Uwzględniając rodzaj i specyfikę planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że w następstwie realizacji inwestycji nie dojdzie do nadmiernego wykorzystania zasobów naturalnych.

Na podstawie *k.i.p.* ustalono, że w ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie rozbiórka istniejących elementów dróg i ulic, w tym: konstrukcji jezdni, przejazdu kolejowego, chodników, zjazdów z drogi, krawężników, obrzeży i ław betonowych, balustrad stalowych oraz barier stalowych i betonowych, oznakowania pionowego oraz ogrodzeń.

Wobec faktu, iż przebieg projektowanej obwodnicy częściowo wpisuje się w ustalenia Uchwały nr III/13/02 Rady Miejskiej we Wrześni z dnia 20 grudnia 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów pod realizację obwodnicy dla m. Wrześni w ciągu drogi krajowej nr 15 stwierdzono, że wariantowanie przedsięwzięcia pod kątem lokalizacyjnym jest bezzasadne. Ponadto, zgodnie z *k.i.p.* wariant preferowany przez inwestora do realizacji charakteryzuje się optymalnymi rozwiązaniami, które pozwolą na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta. W związku z tym, nie rozpatrywano również alternatywnego wariantu technologicznego. Analizie poddano wyłącznie wariant polegający na odstąpieniu od realizacji przedsięwzięcia. Z treści *k.i.p.* wynika, że niepodjęcie przedsięwzięcia uniemożliwi usprawnienie i segregację ruchu samochodowego w rejonie zainwestowania. Wariant ten zakłada jedynie doraźne naprawy nawierzchni istniejących dróg polegające wyłącznie na uzupełnianiu ubytków w jezdni.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, c i d *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w *k.i.p.* oraz mając na uwadze rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, ujścia rzek, obszary górskie lub leśne oraz obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Zgodnie z *k.i.p.* w sąsiedztwie przebiegu obwodnicy zlokalizowany jest otwór trzeciorzędowego ujęcia wód podziemnych miasta Września, dla którego wyznaczono strefę ochrony bezpośredniej. W *k.i.p.* jednoznacznie wskazano, że przedsięwzięcie nie spowoduje ingerencji w tą strefę.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim, obszarami przylegającymi do jezior oraz poza obszarami uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej. W związku z powyższym, w kontekście realizacji planowanego przedsięwzięcia zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b, i oraz j *ustawy ooś* nie mają zastosowania. Natomiast przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo na obszarze, na którym akustyczne standardy jakości środowiska mogą być przekroczone. Dotyczy to w szczególności terenów, zlokalizowanych w sąsiedztwie linii kolejowej E20, które przekraczać będzie projektowana obwodnica. W efekcie dochodzić może w tych miejscach do skumulowanego oddziaływania obwodnicy i linii kolejowej.

W związku z zapisami art. 63 ust. 1 pkt. 1 lit. e *ustawy ooś* stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii lub katastrof naturalnych.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b *ustawy ooś* należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy ooś* uznano, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji. Ponadto, źródła emisji przemieszczać będą się wraz z frontem robót.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, d i g *ustawy ooś* stwierdzono, że przedmiotowe przedsięwzięcie oddziaływać będzie na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania, w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się czasowej

i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, powodowanej ruchem pojazdów obsługujących plac budowy oraz eksploatacją parku maszynowego. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie, nałożono warunek, aby wszelkie prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia podejmować wyłącznie w porze dnia rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako znacząco uciążliwe. Zaplecze placu budowy i park maszynowy zlokalizowane zostaną w możliwie największym oddaleniu od terenów wymagających ochrony przed hałasem. Ponadto, zaplecze budowy zostanie zorganizowane w taki sposób, aby wszelkie kontenery socjalne, magazynowe oraz biurowe posadowione były od strony zabudowy, ekranując tym samym najbliższe położone tereny chronione akustycznie.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit h oraz art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy ooś, w wyniku analizy dostępnych źródeł kartograficznych oraz na podstawie załączników graficznych dołączonych do pisma Burmistrza Miasta i Gminy Września z 23.11.2017 r. znak: WGA.6220.22.2017, które przedłożono wraz z uzupełnieniem *k.i.p.* ustalono, że wzdłuż projektowanego przebiegu obwodnicy zlokalizowane są tereny podlegające ochronie przed hałasem, w tym: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej, dla których zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu.

W związku z tym, że przedmiotowe przedsięwzięcie związane jest z budową drogi po nowym śladzie w przedłożonej *k.i.p.* oraz w jej uzupełnieniach przeprowadzono obliczenia akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia. Ich celem było określenie wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego. Z uwagi na rodzaj i specyfikę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że na etapie jego eksploatacji głównym źródłem uciążliwości akustycznych będzie hałas komunikacyjny pochodzący od pojazdów poruszających się po drodze. Stopień uciążliwości uzależniony będzie od natężenia i struktury ruchu na drodze oraz średniej prędkości pojazdów. Podstawą do symulacji emisji hałasu stanowiły zatem dane ruchowe uzyskane na podstawie pomiarów własnych przeprowadzonych przez inwestora na potrzeby opracowania *k.i.p.* oraz dane z pomiarów Generalnego Pomiaru Ruchu. Zaobserwowane szczytowe (dla jednej godziny) natężenie ruchu przeliczono na wartości średniodobowe, na podstawie których opracowano prognozę ruchu w perspektywie na lata 2020 oraz 2030, stanowiących przyjęty do analizy horyzont czasowy. Ocenę akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia dokonano w oparciu o model obliczeniowy, przedstawiono w 8 punktach receptorowych, zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Na etapie uzupełnień *k.i.p.* model rozszerzono o 3 dodatkowe punkty. Zgodnie z *k.i.p.* analiza akustyczna wykonana została przy założeniu, że na wszystkich odcinkach dróg zastosowana zostanie typowa nawierzchnia bitumiczna, poza odcinkiem drogi krajowej nr 92 od km 0+000,00 do km 0+500,00 (kilometraż lokalny), na którym planowane jest zastosowanie nawierzchni jezdni o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska.

Porównując zawarte w *k.i.p.* oraz w jej uzupełnieniu z 24.05.2018 r. prognozowane wartości hałasu pochodzącego od przedmiotowego przedsięwzięcia z poziomami dopuszczalnymi określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku ustalono, że w wariantcie preferowanym przez inwestora, przedsięwzięcie nie będzie naruszać akustycznych standardów jakości środowiska. W świetle powyższego, nałożono warunek, aby na odcinku drogi krajowej nr 92 od km 0+000,00 do km 0+500,00 (kilometraż lokalny), zastosować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska, o skuteczności nie mniejszej niż 3 dB w porównaniu z nawierzchnią tradycyjną.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit b oraz pkt 3 lit. f ustawy ooś, oceniając wpływ

przedsięwzięcia na klimat akustyczny przeanalizowano również możliwość skumulowanego oddziaływania projektowanej obwodnicy z istniejącą linią kolejową E20. Na podstawie zawartych w *k.i.p.* wyników symulacji emisji hałasu do środowiska ustalono, że wpływ linii kolejowej na wypadkowy poziom hałasu w miejscu skrzyżowania z projektowaną obwodnicą jest znaczący. W ramach analizy oddziaływania skumulowanego z linią kolejową E20 wykazano przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, jednocześnie wykazując, że poziom hałasu od linii kolejowej jest wyższy od poziomów pochodzących od drogi. W związku z tym stwierdzono, że w miejscu skrzyżowania linii z projektowaną drogą to oddziaływanie linii kolejowej ma decydujący wpływ na kształtowanie się warunków akustycznych w rejonie zainwestowania i tym samym powoduje naruszenie akustycznych standardów jakości środowiska w rozpatrywanym miejscu. Zgodnie z *k.i.p.* w symulacji oddziaływania skumulowanego obwodnicy z linią kolejową E20 uwzględniono planowane w ramach modernizacji linii zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów. Jednocześnie wskazano, że zastosowane w ramach tej modernizacji ekrany akustyczne nie gwarantują zmniejszenia poziomów hałasu pochodzącego od linii kolejowej E20 do poziomów co najmniej dopuszczalnych. Wynikało to z faktu niemożności zastosowania ciągłych odcinków ekranów z uwagi na istniejący przejazd kolejowy. Natomiast w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia dojdzie do likwidacji przejazdu, a zatem uzupełnienie ekranów w ciągu linii kolejowej stanie się możliwe do wykonania. Istnieje zatem możliwość zwiększenia skuteczności zastosowanych dla linii rozwiązań przeciwhałasowych i tym samym zmniejszenia efektu skumulowanego oddziaływania projektowanej obwodnicy i linii kolejowej.

W analizie oddziaływania skumulowanego przedsięwzięcia z innymi planowanymi lub istniejącymi przedsięwzięciami ujęto również oddziaływanie odcinków dróg krajowych nr 15 i 92 zlokalizowanych poza zakresem przedsięwzięcia. Na potrzeby analizy w tym zakresie, wnioskodawca rozszerzył model obliczeniowy o dodatkowe punkty receptorowe, które zlokalizowano na terenach podlegających ochronie przed hałasem znajdujących się wzdłuż istniejących odcinków dróg krajowych nr 15 i 92 poddanych analizie. W oparciu o zawarte w uzupełnieniu *k.i.p.* wyniki stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Przekroczenia spowodowane są jednak oddziaływaniem istniejących dróg krajowych nr 15 i 92, a wpływ planowanego przedsięwzięcia na wypadkowy poziom hałasu jest nieznaczący. Niemniej jednak, w uzupełnieniu *k.i.p.* inwestor przedstawił propozycję zabezpieczeń akustycznych w miejscach prognozowanych przekroczeń w postaci ekranów o wysokości 4 m i skuteczności co najmniej 8,3 dB, w następujących lokalizacjach: odcinek drogi krajowej nr 92 od km 0+473,00 do km 0+570,00 (kilometraż lokalny) oraz odcinek drogi krajowej nr 15 od km 0+409,00 do km 0+505,00 (kilometraż lokalny) – znajdujący się poza opracowaniem. Ekrany zaproponowane przez inwestora zaprojektowane zostały z przerwą służącą jako wjazd na teren posesji zlokalizowanych za ekranami. Należy stwierdzić, że pozostawienie przerw w ekranach może negatywnie wpłynąć na ich zakładaną skuteczność ekranowania. Mimo tego, w uzupełnieniu *k.i.p.* wykazano, że zastosowanie ekranów o parametrach i geometrii proponowanych przez inwestora pozwoli na zmniejszenie poziomów hałasu pochodzącego od dróg krajowych nr 15 i 92. Należy jednak zauważyć, że propozycja zastosowania ekranów akustycznych stanowi wynik analizy oddziaływania skumulowanego projektowanej obwodnicy z odcinkami dróg krajowych nr 15 i nr 92, leżącymi poza zakresem wniosku, których oddziaływanie samo w sobie powoduje wystąpienie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, a proponowane zabezpieczenia akustyczne nie dotyczą oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i częściowo zaproponowane zostały poza miejscem jego realizacji. Mając jednak na uwadze fakt, iż dla istniejących odcinków drogi krajowej nr 92 i nr 15 może być wymagana konieczność realizacji zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów, które mogą częściowo zostać zlokalizowane wzdłuż odcinków wchodzących w zakres planowanego przedsięwzięcia, nałożono warunek pozostawiania rezerwy terenu na tych odcinkach, pod ewentualne zabezpieczenia w postaci ekranów. Jeśli w przyszłości dojdzie do realizacji tych ekranów, nie będzie problemu z ewentualnym miejscem ich lokalizacji.

Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.* w następstwie przebudowy odcinka napowietrznej linii elektroenergetycznej 110 kV relacji Września Wschód – Września parametry techniczne linii, w tym maksymalne dopuszczalne napięcie znamionowe, maksymalny dopuszczalny prąd obciążenia linii oraz najmniejsza odległość przewodów roboczych od ziemi, nie ulegną zmianie w porównaniu do stanu istniejącego. Z zawartych w uzupełnieniu *k.i.p.* analiz oraz przedstawionych rozkładów składowej elektrycznej i magnetycznej wynika, że dla miejsc dostępnych dla ludności, w kontekście przebudowy odcinka istniejącej napowietrznej linii elektroenergetycznej 110 kV, dotrzymane zostaną wartości dopuszczalne, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. z 2003 r. poz. 1883).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i g *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, dlatego uznano je za pomijalne. Celem ograniczenia wtórnego pylenia na etapie prac wykonawczych związanych z realizacją przedsięwzięcia, plac budowy utrzymywany będzie w stanie ograniczającym wtórne pylenie. W okresach suszy teren placu budowy zraszany będzie wodą, natomiast wszelkie materiały sypkie podatne na migrację w powietrzu będą przykrywane plandekami, zarówno podczas ich magazynowania jak i transportu. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dominującym źródłem emisji substancji do powietrza będzie ruch pojazdów poruszających się po drogach objętych zamierzeniem inwestycyjnym. Analizie poddano stężenia tlenków azotu oraz pyłów zawieszonych PM₁₀ i PM_{2,5}. Z informacji zawartych w *k.i.p.* wynika, iż wielkości emisji substancji ze źródeł funkcjonujących na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą powodowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym również dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny. Prognozowany wzrost natężenia ruchu pojazdów zostanie zrekomensowany zwiększeniem udziału w potoku ruchu samochodów posiadających silniki spełniające coraz to bardziej zaostrzone normy. W kontekście ochrony powietrza nie analizowano możliwości skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia z linią kolejową E-20 z uwagi na fakt, iż linia jest zelektryfikowana.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f *ustawy ooś* ustalono, że gospodarowanie odpadami w kontekście realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem powstawania odpadów będą prace budowlane oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy, natomiast na etapie eksploatacji – prace związane z konserwacją nawierzchni oraz zdarzenia losowe na drodze. Z zawartego w *k.i.p.* zestawienia wynika, że w ramach realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą wyłącznie odpady inne niż niebezpieczne. Odpady gromadzone będą selektywnie, w sposób dostosowany do ich frakcji i właściwości, w zamkniętych kontenerach, pojemnikach lub pod zadaszeniem. W odniesieniu do odpadów w postaci ciekłej, które mogły w łatwy sposób zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne nałożono warunek, aby je magazynować w szczelnych pojemnikach, w miejscach zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem gruntu i warunkami atmosferycznymi, wyposażonych w urządzenia lub środki do zbierania wycieków. Część z odpadów powstałych na placu budowy przyzbowana będzie luzem w wyznaczonym miejscu. Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.* przyzbowane będą wyłącznie odpady obojętne dla środowiska, których właściwości i skład nie będą stwarzać zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Po zgromadzeniu ekonomicznie uzasadnionej masy transportowej

odpady przekazywane będą uprawnionym podmiotom zewnętrznym celem ich dalszego zagospodarowania. Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia, warunki oraz parametry eksploatacji dróg należy uznać, że projektowana obwodnica nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. Zgodnie z *k.i.p.* powierzchnia tymczasowego placu budowy ograniczona zostanie do niezbędnego minimum, a czynności związane z myciem pojazdów, maszyn i urządzeń obsługujących budowę wykonywane będą poza miejscem realizacji przedsięwzięcia. Tankowanie pojazdów odbywać się będzie w wyznaczonym miejscu, szczelnie wyłożonym betonowymi płytami i wyposażonym w sorbenty. W celu ograniczenia zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi nałożono warunek sprawowania nadzoru nad pracami prowadzonymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia oraz warunek zabezpieczenia materiałów i środków do likwidacji ewentualnego wycieku paliwa używanego do napędu maszyn i pojazdów pracujących na budowie, a także warunek kontroli ich stanu technicznego. Na terenie placu budowy nie będą prowadzone naprawy sprzętu. W przypadku ewentualnych awarii sprzęt przekazywany będzie do zewnętrznych warsztatów i punktów napraw. Substancje podatne na migrację wodną magazynowane będą w szczelnych i zamykanych pojemnikach dostarczonych przez producenta.

Zgodnie z *k.i.p.* realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z zapotrzebowaniem na wodę. Struktura zapotrzebowania na wodę obejmować będzie zarówno cele technologiczne jak i potrzeby socjalno-bytowe pracowników zatrudnionych na placu budowy. Pracownicy obsługujący plac budowy korzystać będą z przenośnych kabin ustępowych, które opróżniane będą przez uprawnione podmioty zewnętrzne. Zgodnie z treścią *k.i.p.*, w ramach realizacji przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki o charakterze przemysłowym. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni dróg odprowadzane będą za pośrednictwem nadanych spadków podłużnych i poprzecznych jezdni do rowów przydrożnych i na pobocza, gdzie podlegać będą infiltracji. W miejscach, w których zaprojektowano chodnik przy jezdni wody opadowe z nawierzchni drogi ujmowane będą za pomocą wpustów deszczowych, po czym odprowadzane będą przykanalikami do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej. Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.* długość kanalizacji deszczowej wynosić będzie ok. 2500 m. Kolektor posadowiony zostanie na głębokości ok. 2 m p.p.t. Kanalizacja deszczowa zlokalizowana zostanie w granicach pasa drogowego. Zgodnie z treścią przedłożonej *k.i.p.* z największą ingerencją w środowisko gruntowo-wodne wiązać się będzie wykonanie wykopu pod budowę tunelu pod linią kolejową w ciągu ul. Szosa Witkowska. Prace wykonawcze w tym zakresie wymagać będą bowiem zagłębienia w powierzchnię ziemi na odcinku o długości ok. 300 m. Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.* maksymalna głębokość prowadzenia robót ziemnych wynosić będzie około 11 m p.p.t. Celem ograniczenia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne obiekty realizowane będą w przestrzeni ograniczonej ścianami szczelinowymi i szczelnymi. Z *k.i.p.* wynika, że w ramach realizacji przedsięwzięcia dopuszcza się możliwość czasowego odwodnienia głębszych wykopów. Prace odwodnieniowe prowadzone będą jednak wyłącznie w przypadku prowadzenia robót poniżej poziomu zalegania wód gruntowych. Uwzględniając powyższe rozwiązania techniczne i organizacyjne nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne w rejonie zainwestowania.

Analiza dostępnych źródeł kartograficznych wykazała, że teren, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie, zlokalizowany jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno.

W kontekście art. 63 ust. 2 pkt k *ustawy* ooś ustalono, że planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych o europejskim kodzie PLGW600061, o stanie dobrym niezagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niech wyznaczonych oraz w granicach niżej wymienionych Jednolitych Częściach Wód Powierzchniowych, dalej JCWP:

- naturalnej JCWP „Wrześnica” o europejskim kodzie PLRW60001718389, o złym stanie i zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niej wyznaczonych z uwagi na brak możliwości technicznych. Zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967) w zlewni JCWP „Wrześnica” występują presje: nierozpoznana presja, presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. W celu rozpoznania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu zaplanowano również następujące działania: przeprowadzenie pogłębionej analizy presji w celu zaplanowania działań ukierunkowanych na redukcję fosforu. Konieczne jest również dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych
- naturalnej JCWP „Rudnik” o europejskim kodzie PLRW6000161836869, o złym stanie i zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niej wyznaczonych.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 *ustawy* ooś dokonano analizy wpływu przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, planowane rozwiązania i środki chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz wody powierzchniowe, rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej, sposób postępowania z odpadami oraz uwzględniając opinię organu właściwego do oceny wodnoprawnej, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe.

Zgodnie z *k.i.p.* w ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie również korekta przebiegu Kanału Gutowskiego polegająca na likwidacji starego koryta i budowie nowego. Jak wskazano w uzupełnieniu *k.i.p.*, nowe koryto nie wpłynie na ilości wód przepływających przez kanał. Nowe koryto będzie dłuższe od aktualnie istniejącego o około 17 m. Przed i za kształtowanym odcinkiem koryta wykonane zostaną odcinki przejściowe, które podlegają będą odmuleniu. W ciągu likwidowanego koryta przewidziano rozbiórkę przepustu oraz budowę dwóch nowych. W celu zminimalizowania wpływu ww. prac na środowisko oraz funkcjonowanie koryta nałożono warunek, aby prace budowlane związane ze zmianą przebiegu koryta Rowu Gutowskiego prowadzić w kolejności zapewniającej ciągłość morfologii cieku, w okresie o możliwie najniższym stanie wód w cieku oraz warunek, aby na całej długości projektowanego koryta Rowu Gutowskiego umocnić dno narzutem kamiennym, na pograniczu dno/skarpa wykonać paliki drewniane i kiskę faszynową, a skarpy obsiać trawą. W obrębie projektowanych przepustów koryto Kanału Gutowskiego zostanie umocnione. W odniesieniu do nowych przepustów nałożono warunek, aby zapewnić swobodny i niezakłócony przepływ wód oraz ciągłość naturalnego ekosystemu w korytach cieków, w których posadowione zostaną przepusty.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z chwilowym oddziaływaniem na krajobraz. Wpływ w tym zakresie powodowany będzie lokalizacją zaplecza budowy oraz pracą sprzętu budowlanego. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne, które ustanie po zakończeniu prac wykonawczych. W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g *ustawy* ooś ustalono, że przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne i kulturowe. Zgodnie z *k.i.p.* w sąsiedztwie analizowanego odcinka drogi nie znajdują się obiekty ujęte w ewidencji zabytków. Na trasie projektowanej obwodnicy znajduje się natomiast 6 stanowisk archeologicznych, które wyznaczone zostały na potrzeby przeprowadzenia archeologicznych

badan wykopaliskowych. W *k.i.p.* wskazano, że inwestor wystąpi do właściwego organu z wnioskiem o udzielenie stosownego zezwolenia na prowadzenie prac wykonawczych w rejonie tych stanowisk. W związku z tym, iż planowane przedsięwzięcie stanowi rozwinięcie i uzupełnienia istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, realizowane będzie w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych o stosunkowo niskich walorach krajobrazowych, a układ drogowy nawiązywać będzie częściowo do istniejącej niwelety terenu stwierdzono, że projektowana obwodnica nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej, a co za tym idzie, nie wpłynie znacząco negatywnie na walory krajobrazowe i sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego. Oddziaływanie drogi na krajobraz będzie miało charakter stały, lecz nieistotny z punktu widzenia możliwości ewentualnego zaburzenia istniejącej kompozycji. Największym oddziaływaniem na krajobraz charakteryzować się będą projektowane obiekty inżynierskie, które stanowić będą nowe elementy w lokalnej kompozycji i jednocześnie barierę wizualną. Obiekty inżynierskiej zlokalizowane zostaną jednak w przestrzeni nasyconej zabudową oraz infrastrukturą komunikacyjną i techniczną, w związku z czym stwierdzono, że ich budowa nie spowoduje znaczącej deformacji krajobrazu.

W ramach prowadzonego postępowania dokonano oceny podatności przedsięwzięcia na poszczególne czynniki klimatyczne oraz przeanalizowano ewentualny wpływ inwestycji na postępujące zmiany klimatu. Po zapoznaniu się z parametrami oraz lokalizacją inwestycji stwierdzono, że w kontekście przedmiotowego przedsięwzięcia ryzyko opadów śniegu powodujących trudności eksploatacyjne, ryzyko wystąpienia skrajnie wysokich i niskich temperatur, ryzyko wystąpienia silnych wiatrów oraz wyładowań atmosferycznych, w sposób ciągły, jest stosunkowo niskie. Również podatność inwestycji na powyższe czynniki oceniono jako niską. W ramach oceny klimatycznej stwierdzono, że projektowany układ drogowy charakteryzować się będzie wysoką podatnością na intensywne opady deszczu. Jednocześnie uznano, że prawdopodobieństwo wystąpienia tego zjawiska w sposób ciągły jest także stosunkowo niskie. Podatność drogi na ulewne i nawalne opady deszczu zostanie ograniczona poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, które zapewnią swobodny spływ wód opadowych do wpustów kanalizacji deszczowej i zapobiegają powstawaniu zastoisk wody. Z uwagi na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, projektowe oraz organizacyjne, zastosowane materiały i sposób odwodnienia terenu, ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu. Należy również podkreślić, że występowanie wyżej wymienionych czynników klimatycznych ma charakter losowy i przejściowy. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami zagrożonymi powodzią oraz obszarami osuwiskowymi.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e *ustawy o oś.*, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.). Najbliżej zlokalizowanym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grądy w Czarniejewie PLH300049 oddalony o ok. 750 m od przedsięwzięcia. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza korytarzami ekologicznymi (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

W związku z realizacją planowanej inwestycji konieczna będzie wycinka ok. 606 drzew i ok. 2169 m² krzewów. W strukturze gatunkowej drzew przeznaczonych do wycinki dominują klony, topole, olsze i jesiony. W celu ochrony ptaków lęgowych nałożono warunek, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od początku sierpnia do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. W razie konieczności wycinki w okresie lęgowym, dopuszczono jej przeprowadzenie, w przypadku udokumentowania przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlonych miejsc lęgowych ptaków. Jeśli w trakcie wycinki zostaną stwierdzone gatunki

chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Celem rekompensaty powstałego ubytku zieleni nałożono warunek przeprowadzenia nasadzeń rekompensacyjnych w liczbie co najmniej równej liczbie drzew przeznaczonych do usunięcia oraz powierzchni krzewów przeznaczonych do wycinki.

Z uwagi na to, że prace budowlane mogą odbywać się w pobliżu zieleni wysokiej nałożono warunek, aby zachowane drzewa znajdujące się w strefie robót budowlanych zabezpieczyć przed mechanicznymi uszkodzeniami, a ich odsłonięte systemy korzeniowe przed przesuszeniem i przemarznięciem. Dotyczy to etapu realizacji przedsięwzięcia i drzew, w pobliżu których mogą odbywać się prace budowlano-montażowe. Ponadto, określono warunek, aby miejsca składowania materiałów budowlanych oraz postoju sprzętu ciężkiego wyznaczyć poza obrysem rzutu korony tych drzew.

W zasięgu pasa inwestycyjnego stwierdzono trzy stanowiska epifita podlegającego ochronie częściowej pędzliczka zielonawego *Syntrichia virescens*. Stanowiska te ulegną zniszczeniu, ponieważ drzewa, na których został stwierdzony przeznaczone są do wycinki. Zachowanie tych stanowisk nie będzie możliwe. W ocenie autorów *k.i.p* transplantacja nie jest konieczna. Zniszczenie tych stanowisk w wyniku realizacji inwestycji nie wpłynie na populację gatunku w skali lokalnej i regionalnej. Zniszczeniu ulegnie ok. 30 cm² pędzliczka. W sąsiedztwie planowanych prac stwierdzono jednak cztery inne stanowiska, które zapewnią trwanie lokalnej populacji.

W *k.i.p*. wskazano, że w trakcie wizji terenowej nie wykryto obecności płazów ani gadów, a kontrole dróg nie wykazały rozjechanych osobników. Jednak z uwagi na to że w sąsiedztwie planowanej inwestycji licznie występują śródpolne rowy i oczka, które są ich potencjalnym siedliskiem, w niniejszej decyzji nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, co najmniej raz dziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a ewentualnie uwięzione w nich zwierzęta przenosić w bezpieczne miejsce. Taka samą kontrolę należy przeprowadzić bezpośrednio przez zasypaniem wykopów.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia, jego rodzaj oraz warunki realizacji, nie przewiduje się jego znaczącego negatywnego oddziaływania na 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. Planowane przedsięwzięcie nie powinno także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Nie nastąpi również negatywne oddziaływanie na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami.

Biorąc powyższe pod uwagę, brak transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze oraz złożoność przedsięwzięcia, stwierdzono, że inwestycja nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska.

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

W uzasadnieniu do wniosku z 22.05.2018 r. w sprawie nadania niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności pełnomocnik wykazał, iż nadanie rygoru uzasadnione jest interesem społecznym oraz ważnym interesem strony. Mając na względzie przesłanki,

o których mowa w art. 108 § 1 *k.p.a.* oraz w oparciu o uzasadnienie do wniosku o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności *Regionalny Dyrektor* przychylił się do wniosku strony. Celem realizacji przedsięwzięcia jest m.in. zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, usprawnienie i segregacja ruchu, leżące również w interesie społecznym. Ponadto, nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności uzasadnione jest również ważnym interesem strony, wynikającym z podpisanego przez gminę Września i PKP Polskie Koleje Państwowe S.A. listu intencyjnego w zakresie dofinansowania budowy tunelu drogowego planowanego w ramach realizacji przedsięwzięcia. Wobec faktu, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest uprawnieniem do podjęcia budowy i eksploatacji przedsięwzięcia i stanowi jedynie podstawę do uzyskania kolejnych decyzji organ uznał, że nie ma podstaw do zażądania zabezpieczenia roszczeń. Strona w tym przypadku działa na własne ryzyko.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy o oś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

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.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Podmiot zwolniony z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 z późn. zm.).
Bartosz Ziółkowski, starszy specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

p.o. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłostawa Olejnik

Otrzymują:

1. Pan Łukasz Szuba, SMP Projektanci spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Sp. k.
ul. Głuchowska 1, 60-101 Poznań – pełnomocnik wnioskodawcy
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
3. aa

Do wiadomości:

4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni, ul. Wrocławska 42, 62-300 Września
5. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole, ul. Prusa 3, 62-600 Kalisz
6. Starosta Wrzesiński, na podstawie art. 86a *ustawy o oś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Budowa układu drogowego wraz z niezbędną infrastrukturą obwodnicy m. Września łączącego drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92 na terenie Gminy Września”.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie układu drogowego – obwodnicy Wrześni, łączącego istniejącą drogę krajową nr 15 z drogą krajową nr 92. Trasa obwodnicy przebiegać będzie nowym śladem, natomiast w miejscach skrzyżowań z istniejącymi drogami powiatowymi i gminnymi przedsięwzięcie realizowane będzie w pasach tych dróg. Zgodnie z treścią *k.i.p.* zakres prac wykonawczych związanych z realizacją przedsięwzięcia obejmować będzie:

- budowę jezdni obwodnicy o nawierzchni bitumicznej,
- budowę węzła łączącego projektowaną drogę z drogą powiatową nr 2162P,
- rozbudowę skrzyżowań,
- budowę chodników z dopuszczeniem ruchu rowerowego, zjazdów i miejsc postojowych,
- budowę obiektów inżynierskich, kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogowego,
- przebudowę lub zabezpieczenie kolizji przedsięwzięcia z istniejącym uzbrojeniem terenu,
- wycinkę oraz nasadzenie zieleni.

Projektowana obwodnica charakteryzować się będzie klasą techniczną Z, kategorią ruchu KR4 – KR5 oraz prędkością projektową 60 km/h.

Celem zapewnienia ciągłości komunikacyjnej projektowanej obwodnicy wybudowane zostaną obiekty inżynierskie o parametrach dostosowanych do geometrii drogi, w tym: dwupoziomowe skrzyżowanie z linią kolejową E20 relacji Warszawa – Poznań w formie wiaduktu drogowego w km ok. 251+400 linii kolejowej i w km ok. 1+235 projektowanej obwodnicy; dwupoziomowe skrzyżowanie Szosy Witkowskiej (drogi powiatowej nr 2162P) z linią kolejową E20 relacji Warszawa – Poznań w postaci tunelu wraz ze ścianami oporowymi dla przeprowadzenia ruchu drogowego pod linią, w km ok. 251+480 linii kolejowej; dwupoziomowe skrzyżowanie obwodnicy z ul. Szosą Witkowską (drogi powiatowej nr 2162P), w km ok. 1+290 projektowanej obwodnicy, w postaci wiaduktu w ciągu projektowanej obwodnicy.

W ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia konieczna jest również przebudowa istniejącej, jednotorowej linii elektroenergetycznej 110 kV relacji Września Wschód –Września. Przebudowa polegać będzie na demontażu odcinka linii o długości około 790 m oraz budowie nowego odcinka o długości około 875 m w nowym przebiegu.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach oznaczonych w ewidencji gruntów numerami:

- 75/2, 77, 80/9, obręb 0315 Gulczewko, gmina Września;
- 129/3, 130/2, 130/5, 131/2, 132/24, 133/2, 133/3, 137/1, 138/3, 138/4, 138/7, 139, 140, 141, 142/1, 143, 144, 145/1, 145/3, 145/4, 145/5, 146, 147, 148, 149, 150/1, 150/3, 150/4, 150/7, 150/9, 150/10, 151, 152/3, 152/4, 153, 154, 155, 159, 160, 172, 176, 177/5, 177/6, 177/7, 177/11, 177/13, 177/16, 177/18, 177/20, 177/26, 178, 198, 197, obręb 0317 Gutowo Małe, gmina Września;
- 195/1, 197, 200/1, 201/1, 201/3, 201/4, 212/6, 202, 212/2, 213, 195/45, obręb 0318 Gutowo Wielkie, gmina Września;
- 5/1, 10, 11, 14/4, 15, 17/2, 18, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 136/1, 138/1, 139, 140, 313, 317, 318, obręb 0340 Sokołowo, gmina Września;

- 270/1, 286/1, 286/2, 288, 828/2, 828/3, 859/10, 860/18, 1296, 1309/6, 1310/1, 1310/2, 1311, 1312, 1313/1, 1313/7, 1315/1, 1315/2, 1316/3, 1316/5, 1316/7, 1316/8, 1317/3, 1318/4, 4442/40, 4442/42, 4442/43, 4442/44, 4442/45, 4442/54, 4442/56, obręb 0500 Września, gmina Września.

Teren, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie, zlokalizowany jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.). Najbliżej zlokalizowanym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grądy w Czarniejewie PLH300049 oddalony o ok. 750 m od przedsięwzięcia. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza korytarzami ekologicznymi (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Rodzaj technologii

Realizacja inwestycji wymagać będzie jednorazowego wykorzystania typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych, w tym m.in.: kruszyw, mas bitumicznych, betonu, stali i kostki brukowej. Ponadto, realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie zapotrzebowania na wodę, energię elektryczną oraz paliwa do napędzania maszyn i pojazdów obsługujących plac budowy. Uwzględniając rodzaj i specyfikę planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że w następstwie realizacji inwestycji nie dojdzie do nadmiernego wykorzystania zasobów naturalnych. W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie rozbiórka istniejących elementów dróg i ulic, w tym: konstrukcji jezdni, przejazdu kolejowego, chodników, zjazdów z drogi, krawężników, obrzeży i ław betonowych, balustrad stalowych oraz barier stalowych i betonowych, oznakowania pionowego oraz ogrodzeń.

Rozwiązania chroniące środowisko

Pracownicy obsługujący tymczasowy plac budowy korzystać będą z przenośnych kabin ustępowych, opróżnianych w miarę zapotrzebowania przez uprawniony podmiot zewnętrzny. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni dróg odprowadzane będą za pośrednictwem nadanych spadków podłużnych i poprzecznych jezdni do rowów przydrożnych i na pobocza, gdzie podlegać będą infiltracji. W miejscach, w których zaprojektowano chodnik przy jezdni wody opadowe z nawierzchni drogi ujmowane będą za pomocą wpustów deszczowych, po czym odprowadzane będą przykanalikami do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzone będą wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Zaplecze placu budowy i park maszynowy zlokalizowane zostaną w możliwie największym oddaleniu od terenów wymagających ochronie przed hałasem. Ponadto, zaplecze budowy zostanie zorganizowane w taki sposób, aby wszelkie kontenery socjalne, magazynowe oraz biurowe posadowione były od strony zabudowy, ekranując tym samym najbliższe położone tereny chronione akustycznie.

Gospodarowanie odpadami w kontekście realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Odpady gromadzone będą selektywnie, w sposób dostosowany do ich frakcji i właściwości, w zamykanych kontenerach, pojemnikach lub pod zadaszeniem. Odpady w postaci ciekłej magazynowane będą w szczelnych pojemnikach, w miejscach zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem gruntu i warunkami atmosferycznymi, wyposażonych w urządzenia lub środki do zbierania wycieków. Część z odpadów

powstałych na placu budowy przyzmaczana będzie luzem w wyznaczonym miejscu. Przyzmaczane będą wyłącznie odpady obojętne dla środowiska, których właściwości i skład nie będą stwarzać zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Po zgromadzeniu ekonomicznie uzasadnionej masy transportowej odpady przekazywane będą uprawnionym podmiotom zewnętrznym celem ich dalszego zagospodarowania.

Powierzchnia tymczasowego placu budowy ograniczona zostanie do niezbędnego minimum, a czynności związane z myciem pojazdów, maszyn i urządzeń obsługujących budowę wykonywane będą poza miejscem realizacji przedsięwzięcia. Sprawowany będzie nadzór nad pracami prowadzonymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia oraz zabezpieczone zostaną materiały i środki do likwidacji ewentualnego wycieku paliwa używanego do napędu maszyn i pojazdów pracujących na budowie. Prowadzone będą kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy. Na terenie placu budowy nie będą prowadzone naprawy sprzętu. W przypadku ewentualnych awarii sprzęt przekazywany będzie do zewnętrznych warsztatów i punktów napraw. Tankowanie pojazdów odbywać się będzie w wyznaczonym miejscu, szczelnie wyłożonym betonowymi płytami i wyposażonym w sorbenty. Substancje podatne na migrację wodną magazynowane będą w szczelnych i zamykanych pojemnikach dostarczonych przez producenta.

Wykop pod budowę tunelu pod linią kolejową w ciągu ul. Szosa Witkowska realizowany będzie w przestrzeni ograniczonej ścianami szczelinowymi i szczelnymi.

Na odcinku drogi krajowej nr 92 od km 0+000,00 do km 0+500,00 (kilometraż lokalny), zastosowana zostanie nawierzchnia jezdni o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska, o skuteczności co najmniej 3 dB. Dodatkowo, na odcinku drogi krajowej nr 92 od km 0+473,00 do km 0+500,00 (kilometraż lokalny) zachowana zostanie rezerwa terenu po ewentualne zabezpieczenia w postaci ekranu akustycznego.

Prace budowlane związane ze zmianą przebiegu koryta Rowu Gutowskiego prowadzone będą w kolejności zapewniającej ciągłość morfologii cieku, w okresie o możliwie najniższym stanie wód w cieku. Na całej długości projektowanego koryta Rowu Gutowskiego dno umocnione zostanie narzutem kamiennym, na pograniczu dno/skarpa wykonane zostaną paliki drewniane i kieszka faszynowa, a skarpy obsiane trawą. Zapewniony zostanie swobodny i niezakłócony przepływ wód oraz ciągłość naturalnego ekosystemu w korytach cieków, w których posadowione zostaną przepusty.

Wycinka drzew i krzewów przeprowadzona zostanie od początku sierpnia do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. Gdy niemożliwe będzie usunięcie drzew w tym terminie wycinka przeprowadzona zostanie w okresie lęgowym, wyłącznie w przypadku udokumentowania przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlonych miejsc lęgowych ptaków. Przeprowadzone zostaną nasadzenia rekompensacyjne w liczbie co najmniej równej liczbie drzew i powierzchni krzewów przeznaczonych do wycinki.

Zachowane drzewa znajdujące się w strefie robót budowlanych zabezpieczone zostaną przed mechanicznymi uszkodzeniami, a ich odslonięte systemy korzeniowe przed przesuszeniem i przemarznięciem. Ponadto, miejsca składowania materiałów budowlanych oraz postoju sprzętu ciężkiego wyznaczone zostaną poza obrysem rzutu korony tych drzew. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, co najmniej raz dziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolowane będą wykopy, a ewentualnie uwięzione w nich zwierzęta będą przenoszone w bezpieczne miejsce. Taka sama kontrola przeprowadzona zostanie bezpośrednio przez zasypianiem wykopów.

p.o. Regionalnego Dyrektora
Jednostki Środowiska w Poznaniu
Michał Olejnik

SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp.k.
WPŁYNĘŁO

04.09.2018

L.dz. 1124.....podpis.....