

DECYZJA **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust 1 i ust 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4, art. 80 ust 1, 2 i 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.), a także § 3 ust. 1, pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Wielkopolskiego reprezentowanego przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, z prośbą o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na „Budowie obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434”,

określam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na: „Budowie obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434”, gmina Dolsk, powiat śremski, województwo wielkopolskie:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

- 1) Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 w gminie Dolsk, powiat śremski, województwo wielkopolskie.

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

- 1) Odwodnienie planowanej drogi zaprojektować z wykorzystaniem rowów trawiastych infiltracyjno-odparowujących, kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjno-odparowujących. Na wpustach deszczowych zastosować osadniki.
- 2) Zaprojektować i wykonać dwa szczelne zbiorniki retencyjno-odparowujące o następujących parametrach i lokalizacji:
 - w km ok. 1+660: zbiornik o pojemności ok. 610 m³ i powierzchni lustra wody ok. 550 m²,
 - w km ok. 1+950: zbiornik o pojemności ok. 180 m³ i powierzchni lustra wody ok. 150 m².
- 3) Wszystkie obiekty infrastruktury odwodnieniowej, mogące stanowić pułapkę dla małych zwierząt (w szczególności płazów), zabezpieczyć przed możliwością przedostawania się do nich zwierząt lub wyposażyć w elementy umożliwiające ich samodzielne wydostanie się.

- 4) W km ok. 2+300 zaprojektować i wykonać przejście dolne dla zwierząt dużych w ciągu obwodnicy, o minimalnych wymiarach 15 m szerokie i 3,5 m wysokie. Krawędzie obiektu zabezpieczyć osłonami przeciwoślnieiowymi. W obszarze przejścia nie lokalizować rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących. Na odcinku drogi dojazdowej zlokalizowanym w świetle tego obiektu wykonać nawierzchnię nieutwardzoną.
- 5) Zaprojektować i wykonać przejścia dla małych zwierząt, w tym płazów, o parametrach i lokalizacji wskazanych w tabeli 1:

Tabela 1

lp.	kilometraż ok.	rodzaj przejścia	minimalne parametry przejścia szer. x wys. (m)
1.	obwodnica 0+249	przepust z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 0,5 m	2,0 x 2,0
2.	droga serwisowa-północna 1+132	przepust z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 0,5 m	2,0 x 2,0
3.	obwodnica 0+567 droga serwisowa-północna 0+816	przepust z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 1,0 m	3,5 x 2,0
4.	obwodnica 1+759	przepust z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 1,0 m	3,0 x 3,0
5.	obwodnica 1+920	przejście dla zwierząt małych	1,0 x 0,75
6.	droga serwisowa-południowa 0+890	przepust na Rowie Racockim z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 1,0 m	3,0 x 3,0
7.	obwodnica 2+627	przepust na Rowie Racockim z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 1,0 m	3,0 x 3,0

- 6) Półki dla płazów posadzić powyżej poziomu wody średniej. Powierzchnie półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych, a ich zakończenia połączyć z terenem otaczającym przejście umożliwiając swobodne przechodzenie małych zwierząt.
- 7) Na odcinkach drogi: od km ok. 0+200 do km ok. 0+700, od km ok. 1+700 do km ok. 2+000 i od km ok. 2+200 do km ok. 2+800, wykonać obustronne stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów z zachowaniem następujących wymagań:
- a) ogrodzenia wykonać z pełnych prefabrykatów polimerowych, ewentualnie kompozytowych lub stalowych, o wysokości co najmniej 50 cm n.p.t.;

- b) górną krawędź ogrodzenia odgiąć na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm;
 - c) ogrodzenie wkopać na głębokość min. 10 cm;
 - d) ogrodzenia połączyć szczelnie z przejściami naziemnymi oraz przepustami dla płazów;
 - e) zapewnić ciągłość ogrodzenia herpetologicznego pomiędzy nowoprojektowanym przepustem w km ok. 0+249, a wydłużonym istniejącym zlokalizowanym w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 434.
- 8) Prace wykonawcze w rejonie terenów objętych ochroną akustyczną prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
 - 9) Park maszynowy oraz zaplecze budowy zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem.
 - 10) Plac budowy utrzymywać w stanie ograniczającym wtórne pylenie.
 - 11) Plac budowy oraz zaplecze budowy zorganizować na terenie utwardzonym, a miejsca postoju i serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego dodatkowo uszczelnionym, tak aby zabezpieczyć miejsca przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych (ropopochodnych) do gruntu lub wód. Ponadto plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażać w materiały i środki pochłaniające substancje ropopochodne i inne substancje mogące zanieczyścić środowisko wodne i gruntowo-wodne, a w sytuacjach awaryjnych takich jak wyciek paliwa, czy rozlanie substancji, podjąć niezwłocznie działania mające na celu zapobieganie przenikaniu i rozprzestrzenieniu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego.
 - 12) Zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntów nie lokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników wodnych i Rowu Racockiego, a także na terenach podmokłych i o płytko zalegających wodach gruntowych.
 - 13) Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
 - 14) Odpady i substancje niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
 - 15) Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do bezodpływowych zbiorników objętych serwisem uprawnionych podmiotów.
 - 16) W przypadku odwadniania wykopu metodą bezpośrednią stosować rozwiązania minimalizujące zawartość zawiesiny ogólnej w odprowadzanych wodach, przed ich odprowadzeniem do rowów i cieków powierzchniowych.

- 17) Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego. Wycinkę starych dębów przy cieku wodnym w miejscu o współrzędnych N 51° 59.120' i E 17° 5.102' prowadzić pod nadzorem entomologa.
- 18) Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
- 19) Zaplecze budowy, place postojowe, bazy materiałowe, składy paliw lokalizować na terenach o niskich walorach szaty roślinnej.
- 20) 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 przesychaniem i przemarzaniem;
 - wykopy prowadzone w strefie korzeniowej drzew przeprowadzić ręcznie lub niewielkimi koparkami;
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu terenu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 21) Przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych zabezpieczyć trasy sezonowych migracji płazów oraz miejsca ich rozrodu poprzez montaż tymczasowych płotków ochronno-naprowadzających na odległość minimum 50 m od początku i końca korytarza migracji i siedliska rozrodu. Tymczasowe płotki herpetologiczne wykonać z geowłókniny, o wysokości co najmniej 50 cm n.p.t., z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Płotki wkopać min. 10 cm w ziemię. Zakończenia płotków wykonać w kształcie litery „u”. Płotki zastosować po zewnętrznej stronie planowanych dróg serwisowych i dojazdowych do budowy, a ich lokalizację ustalić z herpetologiem, na podstawie aktualnych danych z terenu. W przerwach między płotkami (jeśli zajdzie taka potrzeba) zakopać wiaderka, wyłapujące płazy, które nie trafiły do przepustów. W okresie migracji wiaderka regularnie opróżniać pod nadzorem herpetologa.
- 22) Prace w obrębie zbiorników, które zostaną częściowo zasypane prowadzić poza sezonem rozrodczym płazów, tj. od 1 września do połowy marca.
- 23) Przed zasypaniem wykopów sprawdzić dno i ściany pod kątem występowania w nich zwierząt. Stwierdzone osobniki odłowić i przenieść w odpowiednie dla danego gatunku miejsce, poza teren inwestycji.

- 24) Przeprowadzić nasadzenia minimalizujące drzew wyciętych poza obszarami leśnymi 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, oraz przeprowadzić nasadzenia krzewów na powierzchni równej powierzchni krzewów przeznaczonych do wycinki. W pierwszej kolejności nasadzenia prowadzić wzdłuż istniejących dróg, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.
- 25) Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
- 26) Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących, 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.
- 27) Na odcinkach drogi przebiegających w sąsiedztwie lasów poza terenem zabudowanym nie stawiać ogrodzeń wzdłuż drogi; wprowadzić rozwiązania ograniczające prędkość jazdy do 70 km/h, oraz ustawić znaki ostrzegawcze, informujące o możliwości wtargnięcia zwierząt na jezdnię.
- 28) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy obejmujący: kontrolę realizacji warunków określonych w punktach 3-7 i 17-28; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac; podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, inspekcje szczelności systemu wygrodzeń naprowadzających do przejść dla zwierząt.
- 29) Prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów trawiastych infiltracyjno-odparowujących.

3. Nakładam obowiązek monitorowania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu w poniższym zakresie.

Po roku od oddania przedsięwzięcia na środowisko wykonać jednorazowe pomiary poziomu hałasu w trzech przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na granicy terenów zabudowy mieszkaniowej położonych na działkach o numerach ewidencyjnych: 1195, 1478/5 obręb Dolsk, 72/4 obręb Trąbinek gm. Dolsk. Zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium. Sprawozdanie z pomiarów przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Staroście Śremskiemu oraz Burmistrzowi Miasta i Gminy Dolsk w terminie 2 miesięcy od dnia wykonania ww. pomiarów

4. 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 2008r. 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.), w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 ww. ustawy.

- 1) Odwodnienie planowanej drogi zaprojektować z wykorzystaniem rowów trawiastych infiltracyjno-odparowujących, kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjno-odparowujących. Na wpustach deszczowych zastosować osadniki.
- 2) Zaprojektować i wykonać dwa szczelne zbiorniki retencyjno-odparowujące o następujących parametrach i lokalizacji:
 - w km ok. 1+660: zbiornik o pojemności ok. 610 m³ i powierzchni lustra wody ok. 550 m²,
 - w km ok. 1+950: zbiornik o pojemności ok. 180 m³ i powierzchni lustra wody ok. 150 m².
- 3) Obiekty budowlane należy wykonać zgodnie z odrębnymi przepisami.

5. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

- 1) Nie dotyczy przedmiotowego przedsięwzięcia – planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

6. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

- 1) Nie dotyczy przedmiotowego przedsięwzięcia.

7. Stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania – w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

- 1) W związku z rodzajem planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

8. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt 10 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. 1049 z późn. zm.).

Uzasadnienie

W dniu 11.09.2019 r. do UMiG Dolsk wpłynął wniosek Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, z prośbą o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434”, gmina Dolsk, powiat śremski, województwo wielkopolskie.

Planowane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do § 3 ust. 1, pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj. do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na

środowisko może być stwierdzony. 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), jednakże na podstawie § 4 nowego rozporządzenia do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie wydania decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust.1-1b 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.), stosuje się przepisy dotychczasowe.

Stosownie do art. 75 ust 1 pkt 4 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.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszym przypadku jest Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk.

Dla obszaru, na którym planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie, brak jest obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W dniu 24.09.2019 r., na podstawie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.), wezwano wnioskodawcę do usunięcia braków wniosku w przedmiotowej sprawie, co zostało uczynione w dniu 08.10.2019 r.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 4 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.) Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk pismami z dnia 16.10.2019 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Śremie, ul. Wiejska 2, 63-100 Śrem i do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Poznaniu, ul. Szewska 1, 61-760 Poznań o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Po otrzymaniu opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie nr PO.ZZŚ.4.435.482.1.2019.MDB, z dnia 28 października 2019 r. w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując warunki i wymagania uwzględnione w niniejszej decyzji; opinii sanitarnej znak: ON.NS.72.67.19 z dnia 31 października 2019 r., w której wyrażono opinię, o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia; opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak: WOO-IV.4220.1296.2019.DG.2 z dnia 4 listopada 2019 r. w której wyrażono, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz analizując kartę informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę uwarunkowania o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (zwaną dalej ustawą ooś) dokonano analizy co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś przeanalizowano rodzaj, skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Postanowieniami z dnia 20.11.2019 r. Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk zawiesił postępowanie administracyjne, nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 01.06.2020 r inwestor przedłożył w tut. urzędzie cztery egzemplarze raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z jego wersją elektroniczną. Raport sporządzony w lutym 2020 r. autorstwa mgr Pauliny Opalińskiej – Mikołajczyk z SD PROJEKT s.c. jest kompletny i zawiera wszystkie niezbędne elementy określone w ustawie ooś.

W dniu 22.07.2020 r. Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk wydał postanowienie podejmujące z urzędu zawieszono postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 i odpowiednio pkt 2 ustawy ooś, dnia 22.07.2020 r. Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk zwrócił się z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz odpowiednio z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Śremie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Śremie pismem z dnia 21.08.2020 r. znak ON.NS.9011.18.18.2020 uzgodnił warunki w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach bez uwag.

Na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.), pismem z dnia 19.10.2020 r. WOO-II.4221.11.2020.AM.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wezwał wnioskodawcę do uzupełniania raportu w zakresie m.in. ochrony przyrody, ochrony przed hałasem, gospodarki wodnej i hydrogeologii. Uzupełnienie raportu wpłynęło do siedziby organu w dniu 18.01.2021 r. Ze względu na to, że przesłane uzupełnienie nie czyniło zadość wezwaniu, pismem z dnia 07.05.2021 r. znak: WOO-II.4221.11.2020.AM.11 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wezwał ponownie do uzupełnienia raportu, które objęło zagadnienia z zakresu ochrony przyrody, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii, ochrony przed hałasem. Kolejne uzupełnienie raportu wpłynęło do Regionalnego Dyrektora Ochrony w dniu 20.07.2021 r. Z uwagi na braki w wyjaśnieniach, pismem z dnia 20.08.2021 r. znak: WOO-II.4221.11.2020.AM.15 organ ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu. Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu dnia 06.09.2021 r.

Biorąc pod uwagę niejasności w uzupełnieniach raportu, w dniu 08.11.2021 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu, Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu oraz osób opracowujących raport. Regionalny Dyrektor

Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 22.11.2021 r. znak: WOO-II.4221.11.2020.AM.19 przekazał wnioskodawcy notatkę służbową zawierającą ustalenia ze spotkania dotyczące przyrodniczych uwarunkowań realizacji planowanego przedsięwzięcia. Wyjaśnienia uwzględniające ustalenia ze spotkania zostały nadesłane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w dniu 09.12.2021 r. i zostały przyjęte przez organ jako wystarczające.

Postanowieniem z dnia 09.02.2022 r. znak: WOO-II.4221.11.2020.AM.23 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu uzgodnił w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizację przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434”, określając warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę.

Pismem z dnia 15.03.2022 r. znak: RG.6220.9.2019.SS Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk przekazał do Regionalnego Dyrektora pismo Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z dnia 02.03.2022 r. znak: WZDW.OŚ.666.29/19 zawierające zastrzeżenia odnośnie wydanego postanowienia i zwrócił się z prośbą o ustosunkowanie się do uwag zawartych w powyższym piśmie. Zgodnie z treścią pisma Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu postanowienie zawiera zapisy, które są niezgodne z raportem i przedstawioną dokumentacją. Dotyczą one: wskazania, iż parametry dotyczące wymiarów przejść dla zwierząt określone w punkcie I.5 Tabela 1 postanowienia oraz głębokość wzmocnienia podłoża pod fundamenty wiaduktu powinny zostać określone jako „około”; wskazania, że wnioskodawcą jest Zarząd Województwa Wielkopolskiego reprezentowany przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu; zapisów dotyczących rodzajów rowów, które będą podlegać budowie/przebudowie w ramach planowanej inwestycji; zapisów w uzasadnieniu postanowienia odnośnie wielkości szacunkowej wycinki drzew, krzewów i obszarów leśnych.

Pismem z dnia 08.04.2022 r. znak: WOO-II.4221.11.2020.AM.25 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zwrócił się do Burmistrza Miasta i Gminy Dolsk m.in. o doprecyzowanie niepewności określonych w dokumentacji parametrów obiektów planowanych do realizacji w ramach przedsięwzięcia, a także o wskazanie podmiotu będącego wnioskodawcą.

Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk pismem z dnia 05.05.2022 r. przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu odpowiedź udzieloną przez Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

W związku z powyższym oraz prowadzonymi pisemnymi wyjaśnieniami pomiędzy organem opiniotwórczym i wnioskodawcą, Burmistrz Miasta i Gminy Dolsk pismem z dnia 25.05.2022 r. wystąpił ponownie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Dolska w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434”.

Ponadto w toku prowadzonego postępowania dokonano ponownej weryfikacji podmiotu będącego wnioskodawcą. W zakresie podmiotu, występujący o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zarówno na stronie tytułowej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia jak i Raporcie Oceny Oddziaływania na Środowisko wskazano, iż Inwestorem jest Zarząd Województwa Wielkopolskiego, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań – Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich

w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-714 Poznań. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich został powołany z dniem 01.01.1999 r. uchwałą Nr VII/23/99 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25.01.1999 r. jako samorządowa jednostka organizacyjna przy pomocy, której Zarząd Województwa Wielkopolskiego wykonuje obowiązki zarządcy dróg. Przedmiotowe potwierdzają stosowne pełnomocnictwa. Z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wystąpił Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu mając stosowne pełnomocnictwa, nie wpisując Inwestora.

Postanowieniem z dnia 28.07.2022 r. znak WOO-II.4221.10.2022.AM.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu ponownie uzgodnił w toku postępowania realizację planowanego przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, określając warunki realizacji przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W związku z wniesionymi przez wnioskodawcę uwagami, skorygowano zapis w punkcie I.5 Tabela 1 w kolumnie parametry przejścia, w taki sposób, że dodano sformułowanie „minimalne”. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu uznał, że zwrot „około” jest nieprecyzyjny i mógłby spowodować zaprojektowanie parametrów przejść dla zwierząt mniejszych niż podane w tabeli 1, a wartości wskazane w tej tabeli są graniczne dla parametrów przejść – nie można zaprojektować tych obiektów o parametrach mniejszych, bowiem obiekty nie spełniałyby swojej roli. Ponadto po ponownym przeanalizowaniu całości materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu skorygował zapisy dotyczące szacunkowej liczby drzew i powierzchni leśnych przeznaczonych do wycinki, a także dodał informację o planowanym przesadzeniu drzew miododajnych w obrębie projektowanej budowy obwodnicy. Dodatkowo uwzględniając informacje zawarte w aneksach do raportu skorygowano typ rowów, które zostaną wybudowane lub przebudowane w ramach planowanego przedsięwzięcia z rowów odparowujących na infiltracyjno-odparowujące. W odniesieniu do głębokości wzmocnienia podłoża pod fundamenty wiaduktu w niniejszej decyzji uwzględniono wskazany przez wnioskodawcę zakres niepewności pomiarów.

Po zapoznaniu się z charakterystyką przedsięwzięcia zawartą w raporcie ustalono, że planowana inwestycja polega na budowie obwodnicy miasta Dolsk w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434, która przebiegać będzie nowym śladem po wschodniej stronie miasta. Planowana obwodnica w preferowanym wariantcie I będzie miała długość ok. 4 km. Wskutek realizacji przedsięwzięcia trwałemu zajęciu i przekształceniu ulegną tereny o powierzchni ok. 20,350 ha. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano:

- budowę obwodnicy miasta Dolsk w ciągu drogi wojewódzkiej nr 434 (nowa droga),
- budowę dróg serwisowych obsługujących przyległe działki,
- budowę skrzyżowania bezkolizyjnego typu wiadukt na przecięciu projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą powiatową nr 4080P,
- rozbudowę istniejącej drogi powiatowej nr 4082P – odcinek w rejonie skrzyżowania,
- rozbudowę istniejących dróg gminnych,
- rozbudowę skrzyżowania na połączeniu projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą wojewódzką nr 434 oraz istniejącą drogą gminną nr 602028P,

- rozbudowę skrzyżowania na połączeniu projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą wojewódzką nr 434, istniejącą drogą wojewódzką nr 437 oraz istniejącą drogą powiatową nr 4082P,
- frezowanie istniejącej nawierzchni,
- wykonanie nakładki bitumicznej,
- budowę zatoki autobusowej,
- budowę/przebudowę/rozbudowę chodnika,
- budowę/przebudowę rowów przydrożnych, infiltracyjno-odparowujących i melioracyjnych,
- budowę/przebudowę sieci: elektrycznej znaków aktywnych, oświetlenia ulicznego,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej,
- budowę/przebudowę przepustów,
- budowę zbiorników retencyjno-odparowujących,
- rozbudowę/przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu

Nawierzchnię dróg wojewódzkich, powiatowych, gminnych oraz serwisowych zaprojektowano jako bitumiczną. Planowana obwodnica w ciągu drogi wojewódzkiej 434 będzie charakteryzować się następującymi parametrami: klasa techniczna drogi – G, kategoria ruchu - KR5, prędkość projektowa: 60 km/h, szerokość jezdni 7 m. W celu poprawy bezpieczeństwa na całym planowanym odcinku drogi wojewódzkiej przewidziano budowę dwóch skrzyżowań typu rondo, pierwsze na przecięciu drogi wojewódzkiej nr 434 z drogą gminną nr 602028P oraz drugie na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 434 z drogą wojewódzką nr 437 i drogą powiatową nr 4082P. Zaprojektowano jezdnię ronda o nawierzchni bitumicznej, na wlotach ronda zastosowane zostaną wyspy dzielące o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. W celu umożliwienia ruchu pieszych zaprojektowano budowę nowego chodnika lub przebudowę istniejącego w obrębie rozbudowanego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 434 z drogą gminną nr 602028P. Zaprojektowano chodnik z betonowej kostki brukowej. W miejscach, w których chodnik przylega do jezdni jego minimalna szerokość wyniesie 2 m, w pozostałych przypadkach szerokość chodnika wyniesie co najmniej 1,5 m.

W miejscu skrzyżowania projektowanej obwodnicy z istniejącą drogą powiatową nr 4080P zaplanowano w ciągu obwodnicy budowę wiaduktu z nasypami ziemnymi pod przyczółki. Zaprojektowano obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji stalowej z blach falistych, wspartej na żelbetowych podporach, o parametrach technicznych dostosowanych do obowiązujących przepisów szczegółowych. Światło poziome konstrukcji wyniesie ok. 14,70 m, a długość wiaduktu wzdłuż osi drogi wyniesie ok. 36 m. Zakłada się, że obiekt posadowiony zostanie bezpośrednio, pod ławami wykonana będzie poduszka z gruntu stabilizowanego cementem. Ławy i podpory wiaduktu wykonane zostaną w ściankach szczelnych. Wzmocnienie podłoża pod fundamenty wiaduktu (wykonanie poduszki z cementogruntu) będzie lokalne i sięgnie maksymalnie 2,7 m p.p.t. (określone z dokładnością do 0,5 m).

Początek przedsięwzięcia znajduje się w rejonie skrzyżowania drogi wojewódzkiej 434 z drogą gminną 602028P (prowadzącą do m. Kotowo), gdzie zbudowane zostanie skrzyżowanie typu rondo wraz z rozbudową odcinków dróg w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania. Następnie zaplanowano nowy odcinek drogi, biegnący do drogi powiatowej nr 4080P (relacji Dolsk – Trąbinek – Książ Wielkopolski), gdzie zaplanowano skrzyżowanie bezkolizyjne typu wiadukt. Następnie projektowana

droga zostanie poprowadzona do skrzyżowania z drogą powiatową 4082P (relacji Dolsk – Ostrowieczno – Mchy) i drogą wojewódzką 437. W tym rejonie zaplanowano drugie rondo oraz rozbudowę odcinków dróg w bezpośrednim sąsiedztwie skrzyżowania. Zgodnie z treścią przedstawionej dokumentacji droga nie koliduje z zabytkami.

Istniejąca droga wojewódzka nr 434 przebiega przez centrum Dolska, obok głównego rynku miasta. Na terenie zabudowanym, z powodu bliskości budynków, nie ma zachowanych wymaganych szerokości pasa drogowego, co powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu pieszych i pojazdów. Ponadto ze względu na duże natężenie ruchu pogorszeniu uległ stan nawierzchni jezdni. Analiza przedłożonego raportu wykazała, że realizacja przedsięwzięcia ma na celu zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 434 przez Dolsk poprzez wyeliminowanie jej ze zwartej zabudowy miasta i poprowadzenie poza obszarami zabudowanymi, co przyczyni się do upłynnienia ruchu, redukcji czasu podróży, zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz poprawę warunków jazdy w rejonie zainwestowania.

W raporcie analizowano wariant realizacyjny przedsięwzięcia (wariant I) oraz wariant alternatywny (wariant II), a także wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Wariant zerowy zakłada pozostawienie drogi i nawierzchni w stanie istniejącym. Odstąpienie od realizacji inwestycji wiązałoby się z postępującym pogorszeniem stanu technicznego drogi, a także generowaniem coraz większych uciążliwości dla użytkowników drogi oraz mieszkańców sąsiednich terenów.

W wariantcie II długość planowanej drogi będzie nieznacznie większa niż w wariantcie I i wyniesie ok. 4,1 km. Różnice pomiędzy wariantami I oraz II dotyczą rodzaju skrzyżowania projektowanej obwodnicy z drogą powiatową nr 4080P oraz odcinka pomiędzy ww. skrzyżowaniem, a zaplanowanym rondem na przecięciu drogi wojewódzkiej nr 434 z drogą gminną nr 602028P. W wariantcie II nastąpi oddalenie obwodnicy od miasta Dolsk i ominięcie terenów rolnych, wiąże się to jednak z przecięciem dwóch zbiorników wodnych oraz wystąpieniem kolizji z gazociągiem wysokiego ciśnienia. Realizacja inwestycji w wariantcie II wiąże się także z większym oddziaływaniem na środowisko: przewidywana jest wycinka większej ilości drzew i krzewów, konieczne będzie przejście przez dodatkowe zbiorniki wodne, a zakres prac ziemnych będzie większy niż w wariantcie I. Ponadto w wariantcie II skrzyżowanie drogi wojewódzkiej 434 z drogą powiatową nr 4080P zaprojektowano jako skrzyżowanie typu rondo, co stwarza większe zagrożenie dla uczestników ruchu niż zastosowanie skrzyżowania bezkolizyjnego typu wiadukt w wariantcie I.

W pobliżu projektowanego skrzyżowania typu rondo drogi wojewódzkiej nr 434 z drogą wojewódzką nr 437 i drogą powiatową nr 4082P wystąpi kolizja gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 z rozbudowywanymi drogami. W wariantcie I usunięcie kolizji gazociągu wysokiego ciśnienia będzie polegało na jego zabezpieczeniu w postaci wydłużenia istniejącej już rury ochronnej bądź na wykonaniu nowej rury ochronnej. Zakres prac będzie wymagał odkopania odcinka gazociągu i wykonania fragmentu nowej rury ochronnej dwudzielnej. Powyższe prace będą wykonane bez ingerencji w istniejący gazociąg i nie spowodują przerw w przesyle gazu. Natomiast w wariantcie II usunięcie kolizji z gazociągiem wysokiego ciśnienia będzie polegało na jego przebudowie, w ten sposób by skrzyżowanie gazociągu z osią nowego układu drogowego było prostopadłe. Zakłada się,

że zakres prac będzie wymagał wykonania gazociągu tymczasowego (by-pass), odkopania istniejącego gazociągu, zatrzymanie przepływu w rurze, wycięcia i usunięcia rury gazowej i wykonania nowego przebiegu gazociągu.

Na podstawie analizy porównawczej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu przychylił się do wnioskowania podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, że najkorzystniejszy dla środowiska wydaje się wariant preferowany przez inwestora. Przede wszystkim w wariacie tym nastąpi poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, mniejsza będzie również presja na środowisko przyrodnicze. Ponadto realizacja inwestycji w wariacie I preferowanym pozwoli uniknąć przebudowy kolidującego z drogą gazociągu wysokiego ciśnienia. W pozostałym zakresie oddziaływania drogi w obu wariantach będą porównywalne.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół niego. Przedmiotowa inwestycja przebiegać będzie w dużej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej. Najbliższe tereny to lasy oraz pola uprawne. Tereny wymagające ochrony akustycznej określone na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) wskazano w raporcie oraz zweryfikowano na podstawie stanu faktycznego w oparciu o informacje uzyskane z jednostki samorządu terytorialnego – tj. Gminy Dolsk. Ustalono, że w najbliższej odległości od planowanego do budowy odcinka drogi występują następujące rodzaje terenów: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

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 częściowo w obszarze rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego nałożono warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do 22:00. Znaczącą uciążliwość stanowić mogą zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych należy lokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem. W takiej odległości zaplecze techniczne robót nie będzie już stanowić znaczącej uciążliwości akustycznej dla środowiska.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu. Natężenie ruchu na projektowanej obwodnicy, w roku 2038 (w najdalszym roku prognozy) wyniesie 15671 poj./dobę, w tym: 12458 pojazdów lekkich i 2200 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 795 pojazdów lekkich i 218 pojazdów ciężkich w porze nocy. W obliczeniach uwzględniono dopuszczalne kodeksem drogowym prędkości ruchu. Jako nawierzchnię drogową uwzględniono nawierzchnię SMA 11.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca ww. dane, specyfikę ruchu (w tym prędkość), układ geometryczny drogi oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki. Analiza została wykonana w oparciu o model matematyczny, który

scharakteryzowano w raporcie. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w 13 przekrojach obejmujących punkty usytuowane 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 obszary poziomu hałasu ograniczone dopuszczalnym poziomom hałasu dla terenów występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tj. 61 dB i 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Obszary te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż projektowanego układu drogowego nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Największy, prognozowany poziom hałasu na granicy najbliższego terenu wymagającego ochrony akustycznej, tj. terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowanej na działce o numerze ewidencyjnym 72/4 obręb Trąbinek gm. Dolsk wyniesie 60,1 dB w porze dnia oraz 52,1 dB w porze nocy.

Analizując skumulowane oddziaływanie przedmiotowej drogi z oddziaływaniem innych przedsięwzięć stwierdzono, że do skumulowanego oddziaływania dochodzić będzie na początku i końcu opracowania oraz w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową 4080P. W bezpośredniej odległości od miejsca skrzyżowania brak jest terenów wymagających ochrony przed hałasem. Zatem skumulowane oddziaływanie będzie nieznaczące.

Celem potwierdzenia wyników analiz akustycznych przedstawionych w raporcie, nałożono w niniejszej decyzji na podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia obowiązek wykonania jednorazowych pomiarów poziomu hałasu w trzech przekrojach pomiarowych zlokalizowanych na terenach zabudowy mieszkaniowej położonych na działkach o numerach ewidencyjnych: 1195, 1478/5 obręb Dolsk, 72/4 obręb Trąbinek gm. Dolsk. Są to najbliższe tereny chronione akustycznie, na których prognozowany poziom hałasu jest największy. Należy zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium. Sprawozdanie z pomiarów należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu i Staroście Śremskiemu oraz Burmistrzowi Miasta i Gminy Dolsk w terminie 2 miesięcy od wykonania ww. pomiarów.

Pomiary hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, 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.

Emisja substancji do powietrza będzie zachodziła podczas prowadzenia prac budowlanych. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w wyniku prowadzenia robót ziemnych oraz

z przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Prace budowlane będą skupione na krótkich odcinkach systematycznie powstającej obwodnicy, z tego względu uciążliwość placu budowy ograniczy się głównie do tych odcinków. Z uwagi na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, uznano je za pomijalne. Celem ograniczenia ewentualnych uciążliwości w tym zakresie określono warunek polegający na utrzymaniu placu budowy w stanie ograniczającym wtórne pylenie, np. poprzez zraszanie placu budowy wodą w okresach suszy. W raporcie wnioskodawca wskazał również, iż planuje się zapewnienie urządzeń do mycia kół lub oczyszczanie (zamiatanie) drogi z błota przy wyjeździe z placu budowy.

W raporcie przedstawiono wielkości emisji substancji do powietrza powstających w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na lata 2028 i 2038. Obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować 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. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16 poz. 87) poza terenem, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Z informacji zawartych w raporcie oraz z jego uzupełnienia wynika, że gospodarowanie odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Realizacja inwestycji będzie wiązać się z powstawaniem typowych odpadów związanych z pracami budowlano-montażowymi, robotami ziemnymi oraz z funkcjonowaniem tymczasowego zaplecza budowy. Zgodnie z treścią przedstawionej dokumentacji wytwarzane będą m.in. odpady opakowaniowe, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, odpady z remontów i rozbudowy dróg, mieszanki bitumiczne, mieszaniny metali, gleba i ziemia, w tym kamienie, niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne. Zakłada się tymczasowe magazynowanie odpadów w celu uzbierania partii transportowej, w sposób selektywny, w wyznaczonych miejscach, w kontenerach, pojemnikach lub uporządkowanych stosach, na utwardzonej nawierzchni. Odpady będą gromadzone w sposób dostosowany do ich frakcji i właściwości, a następnie przekazywane będą uprawnionym podmiotom zewnętrznym celem ich dalszego zagospodarowania, w pierwszej kolejności do odzysku. Część mas ziemnych z wykopów, które będą spełniać wymagane parametry techniczne, może zostać zagospodarowana na terenie inwestycji. Mając na uwadze rodzaj planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, iż na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie znaczącym źródłem powstawania odpadów. Odpady powstałe na etapie użytkowania drogi pochodzić będą z prac naprawczych i serwisowych związanych z funkcjonowaniem obiektów towarzyszących. Ponadto powstawać będą odpady związane z pracami porządkowymi oraz z przebywaniem użytkowników drogi. Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych

zostanie wywieziona. Planuje się natomiast ustawienie pojemników do gromadzenia odpadów komunalnych w punktach przebywania ludzi. Celem zapewnienia właściwej gospodarki odpadami na etapie realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia zobowiązano inwestora do selektywnego magazynowania wytwarzanych odpadów. Ponadto sformułowano warunek odpowiedniego magazynowania odpadów i substancji niebezpiecznych.

Na terenie realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się napraw maszyn i tankowania pojazdów obsługujących plac budowy. Tankowanie maszyn i pojazdów będzie realizowane na stacjach paliw, natomiast ich naprawy w warsztatach. Minimalizację możliwości wystąpienia awarii i wycieków z pojazdów oraz sprzętu budowlanego zapewnią bieżące przeglądy i kontrole. W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych, ewentualne naprawy i tankowanie będą wykonywane na utwardzonej nawierzchni, w miejscu wyposażonym w sorbenty substancji ropopochodnych. Materiały budowlane będą magazynowane w miejscach o utwardzonej nawierzchni, a substancje ropopochodne (paliwa, oleje) będą przechowywane w szczelnych pojemnikach. W celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi zobowiązano, aby plac budowy wyposażyć w materiały i środki pochłaniające te substancje, a w sytuacjach awaryjnych jak wyciek paliwa, aby podejmować niezwłocznie działania mające na celu zapobieganie przenikaniu zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Jednocześnie zobowiązano, aby zaplecza budowy oraz miejsca składowania materiałów i substancji podatnych na wsiąkanie do gruntów nie lokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie zbiorników wodnych i Rowu Racockiego, a także na terenach podmokłych i o płytko zalegających wodach gruntowych. Woda zużywana będzie do celów technologicznych np. utrzymania wilgotności podłoża gruntowego i kruszyw w trakcie ich zagęszczania, pielęgnacji betonu. W procesie tym nie będą powstawać ścieki przemysłowe. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy zobowiązano odprowadzać do bezodpływowych zbiorników objętych serwisem uprawnionych podmiotów.

Planowana droga przebiega w rejonie kompleksu pięciu stawów. Zgodnie z informacjami zawartymi w uzupełnieniu raportu, ze względu na konieczność umocnienia i wymiany gruntu w związku posadowieniem wiaduktu i umocnieniem pasa ruchu, przewidziano częściowe zasypanie dwóch stawów. Szacunkowa pojemność tych zbiorników wynosi ok. 10000 m³ i ok. 45000 m³, przy czym prace polegające będą na częściowym zasypaniu przedmiotowych zbiorników w odpowiednio ok. 35% oraz ok. 30% ich pojemności. Nie przewiduje się znaczącego wpływu realizacji inwestycji na warunki gruntowo-wodne w rejonie zasypywanych zbiorników, w tym wystąpienia ryzyka podniesienia poziomu wód gruntowych w otoczeniu. W rejonie planowanego wiaduktu i zasypywanych zbiorników zaplanowano budowę kanalizacji deszczowej i szczelnych zbiorników retencyjno-odparowujących. Powyższe rozwiązanie ma służyć odizolowaniu pozostałych stawów od zasilania wodami opadowymi i roztopowymi pochodzącymi z nawierzchni drogi. Ponadto przewidziano przebudowę rowu melioracyjnego w postaci przepustu pod korpusem drogi, co zapewni ciągłość połączenia pomiędzy istniejącymi okolicznymi zbiornikami.

Odwodnienie drogi odbywać się będzie powierzchniowo poprzez nadanie nawierzchni drogowej odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych na pobocze i do projektowanych rowów drogowych trawiastych infiltracyjno-odparowujących. Na odcinkach drogi, na których ze względu

na brak możliwości technicznych odprowadzenie wód opadowych do rowów drogowych jest niemożliwe, przewidziano odprowadzanie wód poprzez system wpustów i przykanalików do kanalizacji deszczowej. Sieć kanalizacji deszczowej zostanie zlokalizowana w całości w pasie drogowym. W raporcie dokonano podziału planowanej inwestycji na następujące zlewnie deszczowe:

Zlewnia 1 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 0+000 do km ok. 0+200. Wody opadowe i roztopowe będą kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej na pobocze i do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących połączonych z istniejącymi systemami rowów drogowych zlokalizowanymi w najniższym punkcie zlewni.

Zlewnia 2 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 0+200 do km ok. 0+450 oraz projektowaną drogę dojazdową (północną) na odcinku od km ok. 0+920 do km ok. 1+140. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące, do których wody opadowe i roztopowe będą kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej. Projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące będą połączone z istniejącym rowem w km ok. 0+245 projektowanej DW434.

Zlewnia 3 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 0+450 do km ok. 1+135 oraz projektowaną drogę dojazdową (północną) na odcinku od km ok. 0+250 do km ok. 0+920. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące, do których wody opadowe i roztopowe będą kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej. Projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące będą połączone z istniejącym rowem w km ok. 0+567 projektowanej DW434.

Zlewnia 4 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 1+135 do km ok. 1+625 oraz projektowaną drogę dojazdową (północną) na odcinku od km ok. 0+050 do km ok. 0+250. Wody opadowe i roztopowe będą kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej na pobocze i do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących. Następnie wody deszczowe będą prowadzone do najniższego punktu zlewni. Odbiornikiem końcowym będzie projektowany zbiornik odparowujący numer 1 w km ok. 1+660 projektowanej DW434.

Zlewnia 5 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 1+625 do km ok. 1+980 oraz projektowaną drogę dojazdową (południową) na odcinku od km ok. 1+500 do km ok. 1+555. Wody opadowe i roztopowe będą częściowo kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej do projektowanych wpustów deszczowych, a częściowo na pobocze i do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących. Na odcinkach, na których nie ma możliwości odprowadzenia wody do projektowanych rowów drogowych infiltracyjno-odparowujących, przewidziano budowę zamkniętego systemu odprowadzania wód w postaci kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem końcowym będzie projektowany zbiornik odparowujący numer 2 w km ok. 1+950 projektowanej DW434 usytuowany w najniższym punkcie zlewni. Przed odprowadzeniem wód do zbiornika wody opadowe będą częściowo podczyszczane na zainstalowanych osadnikach wpustów deszczowych.

Zlewnia 6 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 1+980 do km ok. 2+320 oraz projektowaną drogę dojazdową (południową) na odcinku od km ok. 1+270 do km ok. 1+500. Wody opadowe i roztopowe będą częściowo kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej na pobocze i do projektowanych rowów przydrożnych bezodpływowych infiltracyjno-odparowujących. Na odcinkach, na których nie ma możliwości odprowadzenia wody do projektowanych rowów infiltracyjno-odparowujących, przewidziano budowę zamkniętego systemu odprowadzania wód w postaci kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem kanalizacji deszczowej będą rowy drogowe bezodpływowe infiltracyjno-odparowujące.

Zlewnia 7 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 2+320 do km ok. 3+285 oraz projektowaną drogę dojazdową (południową) na odcinku od km ok. 0+250 do km ok. 1+050. Wody opadowe i roztopowe będą częściowo kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej na pobocze i do projektowanych rowów przydrożnych infiltracyjno-odparowujących. Na odcinkach, na których nie ma możliwości odprowadzenia wody do projektowanych rowów infiltracyjno-odparowujących, przewidziano budowę zamkniętego systemu odprowadzania wód w postaci kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem kanalizacji deszczowej będą projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące. Projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące będą połączone z Rowem Racockim w km ok. 2+627 projektowanej DW434.

Zlewnia 8 – obejmuje projektowaną drogę DW434 na odcinku od km ok. 3+285 do km ok. 3+933 oraz projektowaną drogę dojazdową (południową) na odcinku od km ok. 0+070 do km ok. 0+250. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będą projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące, do których wody opadowe i roztopowe będą kierowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni drogowej. Projektowane rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące będą połączone z istniejącym rowem w km ok. 3+560 projektowanej DW434 oraz z układem istniejących rowów drogowych.

Zbiorniki retencyjno-odparowujące planuje się wykonać jako konstrukcję szczelną z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych w ich planowanej lokalizacji. Zakłada się, że dno i skarpy zbiornika zostaną wyłożone materiałem nieprzepuszczalnym (np. geomembraną) i np. płytami ażurowymi posadowionymi na odpowiedniej podbudowie, co zapobiegnie przedostawaniu się wody gruntowej do zbiornika. Lokalizacja zbiorników retencyjnych została wyznaczona w najniższych naturalnych punktach terenu i niwelety drogowej, gdzie nie występują żadne odbiorniki naturalne mogące przejąć nadmiar wód zgromadzonych w projektowanych zbiornikach. W celu zabezpieczenia przed przepełnieniem, wielkość zbiorników została dobrana z 50% rezerwą na wypadek wystąpienia długotrwałych deszczy nawalnych. Zaprojektowano dwa zbiorniki retencyjno-odparowujące:

- zbiornik nr 1 w km ok. 1+660, o powierzchni minimalnej lustra wody ok. 550 m² i objętości minimalnej ok. 610 m³;
- zbiornik nr 2 w km ok. 1+950, o powierzchni minimalnej lustra wody ok. 150 m² i objętości minimalnej zbiornika ok. 180 m³.

Wody opadowe i roztopowe przed wpłynięciem do zbiorników zostaną podczyszczone w rowach trawiastych lub w osadnikach wpustów deszczowych. Projektowane zbiorniki oraz rowy trawiaste

infiltracyjno-odparowujące powinny zagwarantować przyjęcie i zgromadzenie powstających z drogi wód opadowych i roztopowych, bez szkody dla terenów przyległych.

Przeprowadzona w raporcie prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z nawierzchni planowanej drogi wskazuje, że stężenie zawiesiny ogólnej w wodach opadowych będzie wyższe od wartości dopuszczalnych i dla prognozowanego natężenia ruchu osiągać będzie w roku 2038 wartość 114,84 mg/l. Uwzględniając powyższe, przeanalizowano zastosowane rozwiązania minimalizującego oddziaływanie na środowisko. Głównym elementem podczyszczania wód opadowych w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi będą rowy drogowe infiltracyjno-odparowujące, w których dodatkowo zakłada się zastosowanie przegród spowalniających przepływ wody. Wskutek sedimentacji zawiesiny zajdzie w nich podczyszczenie wód spływających z drogi. Ponadto na każdym z wpustów deszczowych zostanie wykonany osadnik. Zasadniczo, rozwiązania te powinny wystarczyć do redukcji zanieczyszczeń do wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311). W celu uzyskania zakładanej redukcji zanieczyszczeń niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego nałożono warunek, aby prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów infiltracyjno-odparowujących.

Obszar planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza terenem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Zgodnie z treścią *raportu* w rejonie przedsięwzięcia, przy ul. Widokowej w Dolsku znajduje się studnia głębinowa, stacja uzdatniania wody oraz zbiornik retencyjny eksploatowane przez Zakład Gospodarki Komunalnej w Dolsku. Odległość przedsięwzięcia względem ujęcia wód podziemnych wynosi ok. 250 m. Planowana inwestycja nie koliduje z ujęciami wód oraz ich strefami ochrony. Teren inwestycji nie jest zagrożony ryzykiem wystąpienia powodzi. Planowane przedsięwzięcie przetnie ciek Rów Racocki. W ramach prac realizacyjnych planuje się wydłużenie istniejącego przepustu w km ok. 0+077 drogi wojewódzkiej 434 oraz budowę nowych przepustów na cieku Rów Racocki i rowach melioracyjnych: w km ok. 0+249 obwodnicy; w km ok. 1+132 drogi serwisowej północnej; w km ok. 0+567 obwodnicy i w km ok. 0+816 drogi serwisowej północnej; w km ok. 1+759 obwodnicy; w km ok. 0+890 drogi serwisowej południowej; w km ok. 2+627 obwodnicy. Przepusty zostały zaprojektowane jako obiekty o konstrukcji żelbetowej skrzynkowej monolitycznej. W czasie wykonania prac przy budowie przepustów przepływ wody w ciekach zostanie zachowany, możliwe jest np. przepompowywanie wód lub prowadzenie wód kanałami obiegowymi zlokalizowanymi bezpośrednio przy istniejących korytach cieków. Podczas przepompowywania wód wąż ssący pomp zostanie zabezpieczony koszem uniemożliwiającym zassanie większych zanieczyszczeń oraz zwierząt bytujących w ciekach.

Do uzupełnienia raportu załączono „Opinię geotechniczną dla ustalenia warunków gruntowo – wodnych. Wstępna koncepcja obwodnicy Dolska” opracowaną w styczniu 2020 roku. Budowę geologiczną przedmiotowego terenu rozpoznano na podstawie 142 małośrednicowych odwiertów geotechnicznych, wykonanych w przedziale głębokości 1,0 - 10,5 m p.p.t. Wykonane badania

wykazały, że podłoże gruntowe badanego terenu zbudowane jest od powierzchni terenu z warstw gleby i lokalnie nasypów niekontrolowanych (zbudowane z mieszaniny: gleby, piasku gliniastego, gliny piaszczystej i gruzu ceglanego), o miąższości 0,2 - 2,7 m, poniżej których zalegają grunty mineralne pochodzenia wodnolodowcowego i lodowcowego. W najniższej położonych punktach nawiercono grunty organiczne w postaci torfów, gytii i namulów.

W trakcie badań podłoża przeprowadzonych w 2019 roku zaobserwowano występowanie wody gruntowej w postaci zwierciadeł swobodnych, napiętych oraz sączeń w gruntach spoistych. Woda gruntowa w postaci zwierciadła swobodnego występowała w zakresie głębokości od 0,40 m do 5,30 m p.p.t. Napięte zwierciadło wody gruntowej nawiercono w zakresie głębokości od 1,80 m do 5,10 m p.p.t., które stabilizowało się na głębokości od 0,40 m do 3,30 m p.p.t. Dodatkowo, lokalnie nawiercono zwierciadło wody gruntowej w postaci sączeń w gruntach spoistych na głębokości od 0,50 m do 4,60 m p.p.t. Uwzględniając wyniki opinii geotechnicznej oraz biorąc pod uwagę zaprojektowaną niweletę obwodnicy Dolska, nie stwierdzono występowania zwierciadła wód gruntowych powyżej nawierzchni drogi. Długość planowanych nasypów wzdłuż projektowanej obwodnicy Dolska wynosi ok. 75% całej długości przedmiotowej drogi. Wysokość nasypów jest zróżnicowana i zależy od warunków terenowych oraz zaprojektowanej niwelety obwodnicy i mieści się w przedziale od 0 m do ok. 10 m. W uzupełnieniu raportu wskazano, że w rejonie projektowanych obiektów inżynierskich występuje woda gruntowa o zwierciadle swobodnym, związana z wodą w okolicznych ciekach. Wodę gruntową ozwierciadła napiętym stwierdzono przy przepustach w km ok. 1+132 drogi serwisowej północnej, w km ok. 0+567 i w km ok. 1+759 obwodnicy. Posadowienie obiektów inżynierskich przewidziane w koncepcji projektowej nie koliduje z warstwami wodonośnymi o zwierciadle napiętym, a zatem nie przewiduje się znaczącego wpływu na istniejące warunki gruntowo – wodne. Ponadto zakłada się, że ciągłość warstwy wodonośnej zostanie zachowana. Stan wód gruntowych w naturalny sposób podlegać będzie sezonowym wahaniom wynikającym z jednej strony z okresów bezdeszczowych, z drugiej zaś z występowania długotrwałych okresów opadów atmosferycznych oraz wiosennych roztopów. W ujęciu szerszym poziom wód gruntowych zależy od ogólnej sytuacji hydrologicznej oraz stanu lokalnych wód. Przy niekorzystnych warunkach hydrometeorologicznych lustro wody okresowo może występować wyżej o około 0,5 m.

W raporcie podkreślono, iż konkretne rozwiązania projektowo-wykonawcze zostaną opracowane podczas wykonywania szczegółowego projektu budowlanego i dopiero na tym etapie będzie możliwe dokładne określenie wszystkich charakterystyk dotyczących budowy geologicznej i warunków gruntowo-wodnych w rejonie przedsięwzięcia. Zgodnie z przedstawioną opinią geotechniczną podłoże gruntowe w obszarze planowanej budowy obwodnicy Dolska charakteryzuje się korzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi, które umożliwiają bezpośrednie wbudowanie konstrukcji nawierzchni drogowej, z wyjątkiem obszarów z gruntami organicznymi gdzie należy wykonać wzmocnienie. Na obecnym etapie rodzaj planowanego wzmocnienia nie został szczegółowo zaprojektowany, ale planuje się podjęcie działań mających na celu zapewnienie odpowiedniej nośności podłoża gruntowego pod projektowaną konstrukcją drogi. Jak wyjaśniono w raporcie wpływ wybranych w przyszłości rodzajów wzmocnień w obszarze występowania gruntów organicznych będzie pomijalny na warunki gruntowo-wodne ze względu na lokalny charakter prac. Z raportu wynika

ponadto, że nie przewiduje się rozwiązań technicznych skutkujących zmianami w przepływie wód podziemnych. W dokumentacji wskazano, że w miejscu występowania obszarów o płytkim zaleganiu wód gruntowych możliwe jest zastosowanie ogólnie przyjętych rozwiązań np. w postaci warstw odsączających i odcinających w konstrukcji jezdni. W związku z możliwością wykonywania wykopów budowlanych poniżej zwierciadła wód gruntowych, w przypadku odwadniania wykopu metodą bezpośrednią, w celu ochrony odbiorników przed zanieczyszczeniem zawiesiną ogólną, zobowiązano wnioskodawcę do stosowania rozwiązań minimalizujących zawartość zawiesiny ogólnej w odprowadzanych wodach, przed ich odprowadzeniem do rowów i cieków powierzchniowych.

Po przeanalizowaniu materiałów dotyczących budowy geologicznej, warunków hydrogeologicznych, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia oraz planowane urządzenia ochrony środowiska, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne, w tym sposób postępowania z odpadami, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na wody powierzchniowe oraz środowisko gruntowo-wodne.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916). Najbliżej położone obszary Natura 2000: specjalny obszar ochrony siedlisk Rogalińska Dolina Warty PLH300012 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Ostoja Rogalińska PLB300017 oddalone są o ok. 9,3 km od granic inwestycji. Teren objęty inwestycją leży poza obszarem korytarzy ekologicznych o znaczeniu ponadlokalnym. W odległości ponad 8 km na północ od planowanej inwestycji, znajduje się korytarz ekologiczny „Dolina Warty KPnC-22A” wyznaczony w opracowaniu: *Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.

Odcinek od pierwszego projektowanego ronda do skrzyżowania bezkolizyjnego z istniejącą drogą powiatową nr 4080P zostanie prawie całkowicie poprowadzony po terenie pól i nieużytków zielonych, w sąsiedztwie drzew i krzewów oraz pojedynczych oczek wodnych. Dalszy odcinek do drugiego projektowanego ronda zostanie poprowadzony w sąsiedztwie obecnych dróg gruntowych i drogi leśnej. W rejonie skrzyżowania bezkolizyjnego z drogą powiatową nr 4080P obwodnica przebiegnie wiaduktem przez kompleks pięciu stawów, przecinając dwa z nich, a następnie przez kompleks leśny, na końcu którego przetnie Rów Racocki. Następnie droga przebiegnie częściowo w śladzie istniejącej drogi, wzdłuż pól uprawnych.

Dla zbadania potencjalnego wpływu planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w okresie od kwietnia do maja 2019 r. przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą obejmującą przebieg planowanej drogi wraz z buforem 300 metrów od zaplanowanych dwóch wariantów oraz inwentaryzację drzew i krzewów przewidzianych do wycinki. Ponadto w czerwcu 2021 r. przeprowadzono dodatkowe obserwacje w zakresie waloryzacji siedlisk owadów chronionych oraz występowania nadrzewnych gatunków mchów w obrębie zinwentaryzowanych drzew.

W wyniku przeprowadzonych obserwacji na badanym terenie stwierdzono występowanie kilku typów zbiorowisk roślinnych. Płaty lasu liściastego przeplatane są fragmentami monokultur sosnowych

o drzewostanie zbudowanym jedynie z sosny pospolitej *Pinus sylvestris* oraz skąpym runie, które tworzą trawy i niektóre gatunki borowe, np. borówka czernica *Vaccinium myrtilloides*, czy siódmaczek leśny *Trientalis europaea*. Lasy liściaste nawiązują do zespołu grądu środkowoeuropejskiego *Galio-Carpinetum betuli*, a ich drzewostan buduje głównie jawor *Acer pseudoplatanus* z niewielką domieszką sosny *Pinus sylvestris*, brzozy brodawkowatej *Betula pendula*, robinii akacjowej *Robinia pseudacacia*, dębu szypułkowego *Quercus robur* oraz graba pospolitego *Carpinus betulus*. W runie lasu zanotowano gatunki grądowe, np. kostrzewa olbrzymia *Festuca gigantea*, gwiazdnica wielkokwiatowa *Stellaria holostea*, sałatnik leśny *Mycelis muralis*. W niektórych miejscach, w pobliżu siedlisk bagiennych występują niewielkie płyty roślinności łąkowej, zbliżone do zespołu wyczyńca kolankowatego *Ranunculo repentis-Alopecuretum geniculati*. We florze tych łąk odnotowano takie gatunki jak: śmiątek darniowy *Deschampsia caespitosa*, wyczyniec łąkowy *Alopecurus pratensis*, wyczyniec kolankowaty *A. geniculatus*, kupkówka pospolita *Dactylis glomerata*, czy życica trwała *Lolium perenne*. Przy kilku niewielkich zbiornikach wodnych część terenu pokrywają zbiorowiska szuwarowe z klasy *Phragmitetea australis*, stanowiące fitocenozy ubogie gatunkowo, w których dominuje trzcina, osiągająca znaczną wysokość. W okolicy od strony Jeziora Dolskiego Małego występują płyty olsu, który ze względu na fizjonomię i gatunki roślin można zaliczyć do zespołu *Ribes nigre-Alnetum* (olsu porzeczkowego). Ponadto na obszarze otaczającym miejscowość Księginki oraz Kotowo dominują tereny wykorzystywane rolniczo pod uprawy kukurydzy, pszenicy, żyta i rzepaku.

Biota grzybów zlichenizowanych – porostów na obszarze planowanej inwestycji jest bardzo uboga. Zaobserwowano jedynie dwa gatunki pospolitych porostów epifitycznych: pustułka pęcherzykowatej *Hypogymnia physodes* oraz złotorosta ściennego *Xanthoria parietina*. Plechy obydwu gatunków występowały na drzewach liściastych – klonach, olszach i robiniach. Ponadto na obrzeżach pól z uprawą kukurydzy znaleziono kilka owocników pochwiaka wiekopochwowego *Volvariella volvacea*, który w Polsce jest gatunkiem rzadkim, uwzględnionym na czerwonej liście roślin i grzybów. Ze względu na jego obecność w okolicy inwestycji, na siedliskach polnych można przypuszczać, że gatunek ten ma tendencję do rozprzestrzeniania się na sąsiednie tereny uprawne.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia odnotowano trzy gatunki mchów chronionych częściowo w skali kraju. Są to: rókietnik pospolity *Pleurozium schreberi*, gajnik lśniący *Hylocomium splendens* oraz płonnik pospolity *Polytrichum commune*. Planowane przedsięwzięcie spowoduje zniszczenie siedlisk i tym samym zniszczenie lokalnych populacji mchów, jednak nie powinno to wpłynąć negatywnie na całe populacje tych gatunków w regionie, ponieważ są one rozpowszechnione na obszarze całego kraju.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie odnotowano gatunków roślin i porostów chronionych lub zagrożonych w skali kraju czy regionu. Nie stwierdzono też występowania siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty.

Na terenie inwestycji stwierdzono powszechne występowanie gatunków łownych, wśród których najliczniej występowała sarna. Teren wykorzystywany jest również przez dziki, jelenie i lisy. Ponadto w północnej i w centralnej części obszaru badań, w sąsiedztwie stawów stwierdzono obecność bobra. Podczas kontroli detektorowych zinwentaryzowano jako gatunek dominujący karlika małego *Pipistrellus pipistrellus*, borowca wielkiego *Nyctalus noctula* oraz karlika drobnego

Pipistrellus pygmaeus. Aktywność nietoperzy koncentrowała się głównie wzdłuż szpalerów, krawędzi lasów oraz w okolicy zbiorników wodnych.

Inwentaryzacja fragmentów leśnych wykazała powszechne występowanie pospolitych gatunków lęgowych charakterystycznych dla danego siedliska wśród których stwierdzono m. in. lerkę *Lulula arborea*, paszkota *Turdus viscivorus* i zniczka *Regulus ignicapilla*. Na terenach otwartych stwierdzono występowanie pospolitych gatunków lęgowych krajobrazu rolniczego. Fragmentom terenów zabudowanych towarzyszyły gatunki charakterystyczne dla osiedli ludzkich jak np. sroka *Pica pica*, pliszka siwa *Motacilla alba*, wróbel *Passer domesticus*, mazurek *Passer montanus*, sierpówka *Streptopelia decaocto*. Stwierdzono również 4 stanowiska dzierłatki *Galerida cristata*. Na stawach na wschód od Jeziora Dolskiego Małego obserwowano zgrupowanie niełęgowych gęgaw *Anser anser*. Nad trzcinowiskiem przy najbardziej wysuniętym na północ stawie obserwowano parę błotniaków stawowych *Circus aeruginosus* oraz kokoszkę *Gallinula chloropus*. Ponadto obserwowano pary lęgowe żurawi *Grus grus* oraz czajki *Vanellus vanellus*. Stwierdzono również stanowiska cierniówki *Sylvia communis*, ortolana *Emberiza hortulana* i gąsiorka *Lanius colurio*.

W granicach terenu objętego inwentaryzacją stwierdzono następujące gatunki płazów: ropuchę szarą *Bufo bufo*, żaby zielone *Pelophylax sp.*, żabę trawną *Rana temporaria*, żabę moczarową *Rana arvalis* oraz kumaka nizinnego *Bombina bombina*. Przebieg planowanego do realizacji wariantu inwestycji przecina 1 stanowisko rozrodcze w obrębie kompleksu stawów oraz 2 istotne szlaki migracji płazów biegnące wzdłuż Rowu Racockiego oraz kompleksu istniejących stawów.

W czasie kontroli obserwowano również zaskrońce *Natrix natrix* oraz jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*. Ze względu na brak dogodnych siedlisk dla przedstawicieli tej grupy systematycznej oddziaływanie na gady nie wystąpi lub będzie nieznaczące.

Większość analizowanego obszaru stanowią tereny o potencjalnie umiarkowanej atrakcyjności dla entomofauny. Podczas monitoringu na badanym terenie odnotowano dwa siedliska mogące być potencjalnym miejscem występowania cennych gatunków owadów: grusza pospolita z obszernym próchnowiskiem, w obrębie której stwierdzono okazy kruszczyca złotawki *Cetonia aurata* oraz ciek wodny ze starymi dębami szypułkowymi, stanowiący potencjalnie najcenniejsze przyrodniczo miejsce w obrębie całego badanego terenu. Pomimo przeprowadzenia dokładnych oględzin, nie jest możliwe stwierdzenie z całą pewnością, czy w obrębie korony drzew nie występują niewielkie próchnowiska, które mogłyby stanowić dogodne miejsce bytowania chrząszczy. W związku z tym nałożono warunek, aby wycinkę starych dębów prowadzić pod nadzorem entomologa.

Dla zmniejszenia możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji na elementy przyrodnicze określono konieczność lokalizowania zaplecza budowy na terenach o niskich walorach szaty roślinnej.

W ramach opracowania planuje się wycinkę drzew oraz krzewów kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Do wycinki przewiduje się ok. 2,5 ha powierzchni leśnych, 1269 drzew poza obszarami leśnymi oraz ok. 1,2 ha krzewów. Zarówno drzewa jak i krzewy mogą być siedliskiem chronionych gatunków ptaków. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem

lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. Ponadto w ramach inwestycji przewiduje się przesadzenie 103 szt. drzew nasadzonych w roku 2018 wzdłuż drogi powiatowej 4082P.

Dla ograniczenia wpływu planowanej wycinki na środowisko przyrodnicze nałożono obowiązek wykonania nasadzeń minimalizujących, z uwzględnieniem stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w stosunku 2:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm i w stosunku 3:1 dla drzew o obwodzie pnia powyżej 200 cm oraz obowiązek nasadzeń krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwana. Wskazano, aby w pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzić wzdłuż istniejących dróg, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących. W celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. Ponadto określono konieczność prowadzenia monitoringu udatności i trwałości nasadzeń zastępczych, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku, celem określenia żywotności nasadzonych drzew oraz podjęcia w miarę potrzeby działań naprawczych.

W miejscu prowadzenia prac znajdują się drzewa niekolidujące bezpośrednio z przedsięwzięciem, lecz narażone na ryzyko uszkodzenia w trakcie prac, zatem określono warunek nielokalizowania miejsc składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu w obrysie rzutu koron drzew oraz odpowiedniego wykonywania prac i zabezpieczenia tych drzew. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W związku z lokalizacją szlaków migracji oraz miejsc rozrodu płazów na terenie inwestycji nałożono warunek montażu tymczasowych płotków ochronno-naprowadzających mających na celu ograniczenie pojawiania się płazów na terenie budowy.

Dla zachowania funkcji korytarza ekologicznego, umożliwiającego swobodną migrację zwierząt, w tym również gatunków chronionych, zaplanowano budowę systemu przejść dla zwierząt małych i przepustów z suchymi półkami oraz przejścia dolnego dla zwierząt dużych. W miejscach, w których zaplanowano budowę przejść oraz w innych newralgicznych lokalizacjach, w których możliwe jest przedostawanie się płazów na jezdnie, należy zaplanować wykonanie stałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających, o określonych w warunkach parametrach.

Aby zminimalizować negatywny wpływ inwestycji na małe zwierzęta nałożono warunki: zabezpieczenia wszystkich obiektów infrastruktury odwodnieniowej, mogących stanowić pułapkę dla małych zwierząt (w szczególności płazów) przed możliwością przedostawania się do nich zwierząt lub wyposażenia w elementy umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt oraz sprawdzania przed zasypaniem wykopów dna i ścian pod kątem występowania w nich zwierząt i przenoszenia odłowionych osobników w odpowiednie dla danego gatunku miejsce, poza teren inwestycji. Ponadto w związku z planowanym zniszczeniem fragmentu siedliska rozrodczego płazów w postaci zasypania części zbiorników nałożono warunek, aby prace w ich obrębie wykonywać poza sezonem rozrodczym płazów, tj. w okresie od 1 września do połowy marca.

W celu zmniejszenia możliwości kolizji zwierząt z samochodami na odcinkach drogi przebiegających w sąsiedztwie lasów nałożono warunek wprowadzenia rozwiązań ograniczających prędkość jazdy poza terenem zabudowanym do 70 km/h, bez budowy ogrodzeń wzdłuż drogi oraz ustawienia znaków ostrzegawczych, informujących o możliwości wtargnięcia zwierząt na jezdnię.

Ze względu na zakres planowanych prac oraz lokalizację przedsięwzięcia także na terenach cennych przyrodniczo określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, obejmującego: kontrolę realizacji warunków określonych w punktach 3-7 i 17-28; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac; podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, inspekcje szczelności systemu wygrodzeń naprowadzających do przejść dla zwierząt.

Mając na uwadze lokalizację inwestycji w większości na terenach użytkowanych rolniczo, wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby raportu 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 obszary 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 cel i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Należy zaznaczyć, że realizacja wszelkich prac sprzecznych z zakazami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 z późn. zm.), wymaga uzyskania decyzji na odstępstwa od obowiązujących zakazów przed rozpoczęciem prac.

W ramach prowadzonego postępowania dokonano oceny podatności przedsięwzięcia na poszczególne czynniki klimatyczne oraz przeanalizowano ewentualny wpływ inwestycji na postępujące zmiany klimatu. Projektowana inwestycja drogowa na etapie eksploatacji może mieć wpływ na zmiany klimatyczne, ze względu na ruch pojazdów spalinowych będących źródłem emisji gazów cieplarnianych. Z treści *raportu* wynika jednak, iż realizacja inwestycji nie zmieni całkowitej emisji zanieczyszczeń w skali rejonu (szeroko rozumianej okolicy Dolska), gdyż zmianie ulegną tylko trasy przejazdu części samochodów, a nie ich całkowita liczba. W raporcie stwierdzono ponadto, że jedyne trwałe zmiany związane z realizacją inwestycji będą dotyczyć wpływu na temperaturę

bezpośrednio nad nawierzchnią jezdni i warunków przewietrzania wzdłuż drogi. Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, projektowe i organizacyjne oraz zastosowane materiały ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu. Jak wynika z treści *raportu* planowane do zastosowania materiały budowlane zapewnią będą odporność na wsiąkanie wody, przemarzanie oraz możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, mogące mieć potencjalny wpływ na mechaniczne właściwości nawierzchni jezdni. Zaplanowany system odwodnienia ma na celu odprowadzanie wód w sposób systematyczny i ciągły, w szczególności w przypadku deszczy nawalnych.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i pkt. 10 ustawy ooś, pod warunkiem jednak, że nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań przedstawionych w raporcie.

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

W ramach oceny oddziaływania na środowisko umożliwiono udział społeczeństwa w postępowaniu na podstawie art. 33 ust 1, w związku z art. 79 ust 1 ustawy ooś, w dniu 8 września 2022 r. podano do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organie właściwym do dokonania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, tj. od 13.09.2022 r. do 12.10.2022 r., oraz organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków w powyższym terminie.

W przypisanym w ww. terminie, w dniu 14.10.2022 r. wpłynęło pismo Państwa z zastrzeżeniami co do przebiegu trasy obwodnicy. W piśmie poruszono także temat negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze i krajobraz oraz kolizji trasy planowanej obwodnicy z działką autorów pisma.. Ponadto wskazano iż na mocy uchwały XLII/275/10 z 24 lutego 2010 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dolsk, gmina sporządziła opracowanie w którym szeroko odniesiono się do kwestii kierunków rozwoju przestrzennego w tym obszarów objętych ochroną środowiska przyrodniczego. Zaznaczono także w piśmie, że planowany przebieg obwodnicy Dolska niweczy całkowicie pkt 5.3 opracowania oraz jest całkowitym zaprzeczeniem troski o szatę roślinną i świat zwierzęcy. Po przeanalizowaniu wniesionych zastrzeżeń należy stwierdzić, iż na podstawie sporządzonego raportu, jego uzupełnień, opinii i uzgodnień organów opiniujących ustalono, że planowana inwestycja realizowana zgodnie z ustaleniami

zawartymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz zgodnie z warunkami zawartymi w niniejszej decyzji będzie spełniała wymogi dotyczące ochrony środowiska. Ponadto, jak już wspomniano wyżej w decyzji inwestor na etapie realizacji przedsięwzięcia zobowiązany jest prowadzić nadzór przyrodniczy obejmujący: kontrolę realizacji warunków określonych w punktach 3-7 i 17-28; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac; podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych, inspekcje szczelności systemu wygradzeń naprowadzających do przejść dla zwierząt.

W tym miejscu należy zaznaczyć, iż wydanie odmownej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ściśle określone w ustawie ooś i przedstawia się następująco:

1. niezgodność planowanego przedsięwzięcia z obowiązującym planem miejscowym – nie dotyczy planowanej inwestycji na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy ooś;
2. odmowa uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia bądź wydanie negatywnej opinii, w tym przypadku przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu - organ uzgodnił pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia;
3. jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę – w zaistniałym przypadku brak takiej zasadności – drugim wariantem był wariant bardziej uciążliwy;
4. jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000 – w przedmiotowej decyzji wykazano i ustalono na podstawie zebranych materiałów dowodowych, iż przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać negatywnie na obszar Natura 2000;
5. jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie to wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 oraz art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne – wykazano w przedmiotowej decyzji i ustalono na podstawie zebranych materiałów dowodowych przedsięwzięcie nie wpływa negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych.

Tak więc podstawą prawną wydania decyzji odmownej nie może być w żadnym razie w tym przypadku wniesiony sprzeciw.

W dniu 17.10.2022 r. stosownie do art.10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.) w celu zapewnienia stronom pełnego i czynnego udziału w postępowaniu zawiadomiono o zebranych dowodach i materiałach sprawy przed wydaniem decyzji.

Zgodnie z art. 80, ust 1 i 2 ustawy ooś., przy wydawaniu niniejszej decyzji wzięto pod uwagę wyniki uzgodnienia zawartego w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 28.07.2022 r. znak WOO-I.4221.10.2022.AM.2, opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Śremie zawartą w piśmie z dnia 21.08.2020 r. znak ON.NS.9011.18.18.2020, opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie

nr PO.ZZŚ.4.435.482.1.2019.MDB, z dnia 28 października 2019 r., ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz wyniki postępowania z udziałem strony postępowania.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem znacząco oddziałującym na środowisko. Jednakże postępowanie zgodne z: rozwiązaniami przedstawionymi w raporcie, obowiązującymi przepisami prawa oraz dzięki przestrzeganiu reżimu techniczno-technologicznego, głównie w zakresie ochrony akustycznej, powierzchni ziemi, jak również właściwie prowadzonej gospodarce odpadami, prawidłowej eksploatacji wykorzystywanych urządzeń, odpowiedniej i czasowej ich konserwacji, pracy wyłącznie w porze dziennej oraz przy przestrzeganiu zasad bezpieczeństwa i higieny pracy i przepisów przeciwpożarowych na etapie realizacji spowoduje realną możliwość minimalizacji oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę stwierdza się, że planowana inwestycja będzie spełniała wymogi dotyczące ochrony środowiska, pod warunkiem wykonania jej zgodnie z warunkami zawartymi w niniejszej decyzji oraz z proponowanymi rozwiązaniami zawartymi w raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w związku z czym orzeczono jak w osnowie decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 72 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.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy.
2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.).
3. Od decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.
4. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.) w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załączniki:

1. charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich
ul. Wilczak 51
61-623 Poznań
2. strony postępowania zgodnie z art. 74, 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 z późn. zm.) w formie publicznego obwieszczenia przez:
 - udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMiG Dolsk – <http://www.bip.dolsk.pl>,
 - ogłoszenie informacji, w sposób zwyczajowo przyjęty, w siedzibie organu właściwego w sprawie – w gablocie UMiG Dolsk;
 - ogłoszenie informacji przez obwieszczenie w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia – na tablicy ogłoszeń w miejscowościach Kotowo, Trąbinek, Księginki, Ostrowieczno przy pomocy sołtysów sołectw Kotowo, Trąbinek, Księginki, Ostrowieczno.
3. A/a/SS.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79
60-529 POZNAŃ,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Śremie
ul. Wiejska 2
63-100 Śrem,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Poznaniu
ul. Szewska 1,
61-760 Poznań.

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 z późn. zm.).