

**OBWIESZCZENIE**  
**REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W POZNANIU**

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98 poz. 1071 ze zm.) oraz art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. nr 199, poz. 1227 ze zm.), zawiadamiam strony postępowania o wydaniu postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dnia 12.05.2010 r. znak: RDOŚ-30-OO.II-66190-30/10/jc, którego treść podaję poniżej:

RDOŚ-30-OO.II-66190-30/10/jc

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 90 ust 1 i 8 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. nr 199, poz. 1227 ze zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071 ze zm.), a także § 2 ust 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. nr 257 poz. 2573 ze zm.), po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, odcinek Kaczkowo – Korzeńsko, na wniosek Wojewody Wielkopolskiego złożony w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,

**uzgadniam warunki realizacji przedsięwzięcia:**

**I. Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:**

1. Wykonać działania wskazane w punktach: II.1, II.3, II.5, II.6, II.7, II.10, II.11, II.12, II.13, II.14, III.9 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.02.2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 Poznań-Wrocław odcinek: obwodnica Bojanowa i Rawicza w ciągu drogi krajowej S-5 według wariantu W3 wraz z budową obwodnicy Rawicza w ciągu drogi krajowej nr 36 według wariantu II.
2. Zastosować następujące rozwiązania w podanych niżej lokalizacjach:
  - a) od km 83+788 do km 84+100 - ekran akustyczny o długości 312 m i wysokości 5 m, zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej S5,
  - b) od km 87+050 do km 87+120 - ekran akustyczny o długości 70 m i wysokości 5 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5,
  - c) od km 87+120 do km 87+134 - ekran akustyczny o długości 14 m i wysokości 4,5 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5,
  - d) od km 87+134 do km 87+460 - ekran akustyczny o długości 326 m i wysokości 5 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5,
  - e) od km 88+970 do km 89+268 - ekran akustyczny o długości 298 m i wysokości 5 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5,
  - f) od km 89+268 do km 89+279 - ekran akustyczny o długości 11 m i

- wysokości 4,5 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5,
- g) od km 89+279 do km 89+460 - ekran akustyczny o długości 181 m i wysokości 5 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5,
  - h) od km 90+870 do km 91+510 - ekran akustyczny o długości 640 m i wysokości 5 m zlokalizowany po prawej stronie drogi ekspresowej S5,
  - i) od km 101+600 do km 103+300 - ekran akustyczny o długości 1700 m i wysokości 4 m zlokalizowany po lewej stronie drogi ekspresowej S5.
3. Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji (np. łączenie panele - słupy).
  4. Po potwierdzeniu pomiarami przekroczeń poziomu dopuszczalnego wykonanych w ramach analizy porealizacyjnej dokonać wykupu nieruchomości położonej w km 102+870, po prawej stronie drogi i zmienić przeznaczenie tego terenu na funkcję niepodlegającą ochronie akustycznej.
  5. Na odcinku drogi nr 36 od km 69 + 260 do km 69 + 350 tj. na obszarze strefy ochronnej ujęcia wody Załęczce (w województwie wielopolskim) wody opadowe z drogi ujmować do wpustów ściekowych i odprowadzać do uszczelnionych rowów drogowych i dalej do urządzeń oczyszczających.
  6. Na odcinku drogi nr 36 od km 69 + 260 do km 69 + 350 rowy należy uszczelnić matami polietylenowymi oraz obsiać trawą.
  7. Prace odwodnieniowe planowanego przedsięwzięcia ograniczyć do minimum.
  8. Tankowanie paliw prowadzić poza placem budowy.
  9. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z drogi ekspresowej S5 i krajowej nr 36 realizować za pomocą przydrożnych rowów trawiastych i systemu kanalizacji deszczowej do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, retencyjnych (szczelnych) rowów melioracyjnych oraz istniejących cieków wodnych. Przed wylotem zastosować urządzenia podczyszczające w postaci osadników lub studni osadnikowych oraz separatorów substancji ropopochodnych.
  10. Zapewnić przeprowadzanie okresowych przeglądów i zabiegów konserwacyjnych osadników, studni osadnikowych, rowów oraz separatorów substancji ropopochodnych.
  11. Zlokalizować 4 Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP): w km 88+644 – MOP Gołaszyn Wschodni – II kategorii oraz MOP Gołaszyn Zachodni – I kategorii; w km 103+450 MOP Folwark Wschodni - I kategorii oraz MOP Folwark Zachodni – III kategorii.
  12. Stanowiska wyznaczone na terenie MOP-ów: Gołaszyn Wschodni i Folwark Zachodni dla pojazdów przewożących płynne ładunki niebezpieczne zaprojektować jako zespół dwóch połączonych ze sobą prefabrykowanych żelbetowych zbiorników podziemnych o łącznej pojemności 50 m<sup>3</sup> (po 25 m<sup>3</sup> każdy), ze szczelnym utwardzonym stanowiskiem spustowym oraz systemem kanalizacyjnym wyposażonym w zasuwę odcinającą.
  13. Niezanieczyszczone masy ziemne powstające w trakcie realizacji inwestycji zagospodarować w miarę możliwości na terenie inwestycji.
  14. Zaplecze budowy lokalizować poza obszarami zabudowy mieszkaniowej, strefą ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych Załęczce, dolinami rzek Masłówki i Pijawki oraz poza obszarem chronionego krajobrazu „Krzywińsko – Osieckim wraz z zadrzewieniami gen. Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna – Góra”.
  15. Nie lokalizować baz magazynowych, zapleczy technicznych i sprzętu budowlanego w miejscach występowania siedlisk przyrodniczych, tj. w kilometrze:

droga S5:

80+100 – 80+200 z prawej strony,

85+900 – 86+100 z prawej strony,

85+850 – 86+150 z lewej strony,

86+ 500 – 86+600 z lewej strony,

87+100 – 87+180 z lewej strony,

wzdłuż drogi dojazdowej za linią kolejową po jej lewej stronie – km S-5 – 90+500- 90+800 lewa strona drogi ekspresowej,

wzdłuż drogi dojazdowej za linią kolejową po jej lewej stronie – km S-5 – 91+250 – 91+650 lewa strona drogi ekspresowej,

91+250 – 91+650 z prawej strony,

91+440 – 92+500 z prawej strony,

91+600 – 92+550 z lewej strony,

93+550 – 94+750 z obu stron,

95+300 – 97+400 z lewej strony,

95+300 – 95+600 z prawej strony,

95+900 – 97+400 z prawej strony,

97+830 – 98+600 z obu stron,

101+450 – 102+100 z lewej strony,

101+450 – 100 z prawej strony,

droga DK-36

69+900 – 70+050 z obu stron,

71+100 – 71+320 z obu stron.

Granice występowania siedlisk przyrodniczych na czas budowy należy nietrwale oznaczyć.

16. Wybudować przejścia dla dużych zwierząt w następujących lokalizacjach:

- w km 83+747 przejście górne nad drogą ekspresową S5 i linią kolejową E-59 relacji Wrocław-Poznań. Szerokości przejścia dla zwierząt 60 m.

- w km 93+191 i w km 93+194 przejście górne nad drogą ekspresową S5 i drogą dojazdową DD89P i linią kolejową E-59 relacji Wrocław-Poznań. Szerokości przejścia dla zwierząt 60 m.

Na powierzchni przejść dla zwierząt utworzyć warstwę ziemi o miąższość ok. 75 cm. Po obu stronach przejść wybudować drewniane osłony antyolśnieniowe i obsadzić je zwartymi pasami pnączy i zieleni wzdłuż osłon. Wybudować ogrodzenie naprowadzające na przejścia na długości ok. 100 m w każdą stronę.

17. Dostosować istniejące obiekty mostowe do pełnienia funkcji przejścia dolnego dla zwierząt o następujących parametrach:

- most na rzece Masłówce w km 100+931 (droga S5)

strefa brzegowa dla zwierząt po obu stronach rzeki Masłówki min. 6 m szerokości; wysokość przejścia nie mniejsza niż 4 m,

- most na rzece Masłówce w km 70+543(droga DK-36)

szerokość przejścia dla zwierząt 15 m – po każdej ze stron rzeki Masłówki; wysokość przejścia nie mniejsza niż 4 m,

- most nad rzeką Pijawką km 73+214,99 (droga DK-36)

usytuować bezpośrednio przy korycie rzeki półki o szerokości 4,0 m każda, które będą stanowiły przejścia dla zwierząt.

Wykonać nasadzenia roślinności po obu stronach przejść.

18. Wybudować przejścia dla drobnych zwierząt i płazów:

- pod drogą główną S5 w kilometrze:

80+111,61, 82+735,06, 84+088,10, 84+504,89, 85+789,98, 86+533,87,

87+244,98, 88+018,04, 89+473,43, 89+837,67, 91+061,55, 91+568,66,

92+213,67, 92+516,69, 93+667,99, 94+610,14, 96+000,00, 96+767,36,

97+179,44, 97+771,24, 97+971,00, 98+459,67, 99+120,95, 99+419,72, 100+051,53, 100+521,74, 101+294,29, 101+480,04, 101+819,19, 101+837,48, 102+147,33, 102+457,33, 102+946,26, 103+274,95

- pod drogą DK-36 w kilometrze:

70+025,53; 70+190,53; 70+449,00; 70+787,56; 71+185,61; 74+063,90; 75+038,17; 75+969,13

- pod innymi drogami i drogami dojazdowymi objętymi opracowaniem zgodnie z przedstawioną dokumentacją kartograficzną (kilometracja w odniesieniu do drogi głównej) w kilometrze:

80+111,61; 80+618,51; 85+791,71; 85+983,88; 85+820,87; 87+174,58; 89+307,50; 92+213,67; 95+689,62; 97+771,24; 97+771,24; 99+163,32; 99+316,28; 99+419,71; 99+438,13; 99+583,51; 99+680,26; 70+273,01; 74+255,33; 75+164,50

Wymiary minimalne przejść: wysokość: 1,5 m, szerokość 2 m. W przepustach połączonych z ciekami wodnymi wykonać półki dla zwierząt.

19. Wykonać nasadzenia w postaci zwartych pasów zieleni izolacyjnej i dogęszczającej, na następujących odcinkach:

droga DK-36:

- 68+728 – 69+260 – strona lewa,
- 68+728 – 69+250 – strona prawa,
- 69+260 – 69+760 – strona lewa,
- 69+380 – 69+750 – strona prawa,
- 69+800 – 70+020 – strona lewa,
- 69+800 – 70+010 – strona prawa,
- 71+980 – 72+670 – strona lewa,
- 72+215 – 72+485 – strona prawa

droga S5:

- 83+830 – 84+080 – strona prawa,
- 93+900 – 94+500 – strona lewa,
- 97+190 – 97+300 – strona lewa.

Przy doborze gatunków do nasadzeń uwzględnić lokalne uwarunkowania oraz unikać gatunków obcych, inwazyjnych.

20. Przeprowadzić kompensację przyrodniczą dla siedliska grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny 9170, na terenie Nadleśnictwa Żmigród, polegającą na zalesieniu gruntu o pow. 1,2 ha na glebach umożliwiających wykształcenie tego typu siedliska. Termin i szczegóły dotyczące lokalizacji uzgodnić z Regionalną Dyрекcją Lasów Państwowych we Wrocławiu.

21. Zapewnić nadzór herpetologiczny na etapie realizacji inwestycji. Osoba pełniąca nadzór będzie odpowiedzialna za: poinformowanie robotników o zagrożeniach jakie występują dla płazów w trakcie budowy, sprawdzanie powstałych w trakcie budowy zagłębień zalanych wodą czy nie zostały zasiedlone przez płazy oraz przenoszenie płazów lub kijanek bądź skrzeku z placu budowy na inne dogodnie miejsce. W czasie prowadzenia prac budowlanych, w okresie migracji płazów w okresie godowym (marzec-maj) należy przykrywać wszystkie studzienki (wpusty).

## **II. Przedsięwzięcie można zrealizować pod warunkiem zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I niniejszego uzgodnienia.
2. Monitorowanie przedsięwzięcia na środowisko w zakresie hałasu prowadzić zgodnie z przepisami szczególnymi. W wyborze punktów pomiarowych

uwzględnić lokalizację przekroju pomiarowego w km 102+870, po prawej stronie drogi S5 (na granicy terenu zabudowy zagrodowej).

### **III. Realizacja przedsięwzięcia może wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.**

Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania określić na podstawie wyników analizy porealizacyjnej.

### **IV. Obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej:**

Ustala się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w terminie jednego roku od dnia oddania inwestycji do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy analizę należy przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska. W ramach analizy należy wykonać:

1. Pomiary poziomu hałasu według metod określonych w przepisach szczególnych. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w rejonie zabudowy mieszkaniowej za ekranami akustycznymi, na terenach nie ekranowanych oraz na terenach na których dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania drogi i linii kolejowej E59, tj. na odcinkach drogi w km od 80+800 do 81+800, od 83+800 do 84+200, od 88+800 do 89+500 i od 91+000 do 91+750.
2. W ramach analizy należy wykonać również badania wód opadowych i roztopowych, które należy wykonać dwukrotnie w ciągu roku (w okresie wiosny i jesieni) w 3 punktach (na wylotach z zespołów oczyszczających), tj.:
  - km 99 + 300 S5 (zbiornik retencyjny żelbetowy ZB31P),
  - km 99 + 500 S5 (zbiornik retencyjny żelbetowy ZB32P),
  - km 70 + 000 DK-36 (zbiornik retencyjny żelbetowy ZB4P/DK36).

Opracowanie powinno obejmować ocenę zastosowanych rozwiązań w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych do wód i do ziemi, a także wyniki zawartości zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych.

## **UZASADNIENIE**

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, 20.01.2010 r. wpłynął wniosek Wojewody Wielkopolskiego o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla budowy drogi ekspresowej S5 Poznań – Wrocław, odcinek Kaczkowo – Korzeńsko.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych w § 2, ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. z 2004 r. nr 257, poz. 2573 ze zm.).

Zgodnie z art. 89 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. nr 199, poz. 1227 ze zm.), organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył: wniosek inwestora o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej z dnia 24.09.2009 r., który został zmieniony i uzupełniony pismami z dnia 19.10.2009 r., 5.11.2009 r., 21.12.2009 r., 8.01.2010 r., decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.02.2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.III-66191-26/08/mm SR.IV-10.66191-67/07 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z lipca 2009 r. wykonany przez ARCSDIS Sp. z o.o.

Na podstawie art. 90 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, pismem z dnia 3.02.2010 r. znak: RDOŚ-30-OO.II-66190-30/10/jc wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 ww. ustawy. W dniu 3.02.2010 r. wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dnia 21.04.2010 r. Wojewoda Wielkopolski przesłał pismo znak: IR.III-6.71190-21/09, w którym przekazał zgłoszone przez społeczeństwo uwagi i wnioski złożone w trakcie udziału społeczeństwa, poinformował o 21-dniowym terminie, w którym można było składać uwagi i wnioski, który trwał od 19.03.2010 r. do 8.04.2010 r. włącznie oraz wyjaśnił, iż nie została przeprowadzona rozprawa administracyjna otwarta dla społeczeństwa.

Do pisma z dnia 21.04.2010 r. Wojewoda Wielkopolski dołączył maila przesłanego przez Członka Prezydium Okręgowego Zarządu PZD w Poznaniu Pana Hieronima Mieszają. W ww. mailu Pan Mieszają zgłosił swoje zastrzeżenia w sprawie likwidacji Rodziny Ogrodów Działkowych w gminach: Rydzyna, Bojanowo i Rawicz. Jednocześnie poprosił o wszczęcie procedur likwidacyjnych zgodnie z Ustawą o rodzinnych ogrodach działkowych z dnia 5 lipca 2005 r.

Postanowieniem znak: DN.NS-72/33-2/10 z dnia 19.02.2010 r. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Poznaniu zaopiniował pozytywnie przedłożony wniosek w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych.

W trakcie prowadzonego postępowania, na podstawie art. 50 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, pismami z dnia: 19.02.2010 r., 2.04.2010 r., 20.04.2010 r., 28.04.2010 r. znak: RDOŚ-30-OO.II-66190-30/10/jc, wezwano inwestora do uzupełnienia raportu. W związku z tym, inwestor pismami z dnia 2.03.2010 r., 13.04.2010 r., 26.04.2010 r. oraz pismem z dnia 29.04.2010 r. przedstawił uzupełnienia do raportu w zakresie: ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, gospodarki wodno-ściekowej i ochrony przyrody.

Przedmiotem całego zamierzenia budowlanego jest: budowa drogi S-5 Poznań (A-2 węzeł „Głuchowo”) – Wrocław (A-8 węzeł „Widawa”) odcinek Kaczkowo – Korzeńsko, wraz z budową północnej obwodnicy Rawicza w ciągu DK-36. Projektowana droga S5 Poznań - Wrocław przebiega na terenie województwa wielkopolskiego (długość ok. 24,2 km) przez gminy Rydzyna, Bojanowo i Rawicz, natomiast na terenie województwa dolnośląskiego (długość ok. 5,1 km) przez gminę Żmigród. Integralną częścią, związaną z budową drogi S5 jest budowa północnej obwodnicy Rawicza w ciągu drogi krajowej nr 36 Lubin – Rawicz – Krotoszyn – Ostrów Wlkp. Obwodnica ta przebiega przez teren gminy Rawicz (woj. wielkopolskie, powiat rawicki) na długości ok. 8 km oraz na długości ok. 956 m przez gminę Wąsosz (woj. dolnośląskie, powiat górowski).

Początek projektowanego odcinka drogi S5, leżący w województwie wielkopolskim, znajduje się w gminie Rydzyna, na zachód od istniejącej drogi krajowej DK5 w km około 79+450 (przebieg drogi po nowym terenie) a kończy na granicy województwa wielkopolskiego z województwem dolnośląskim w km 103+640. Projektowana obwodnica w ciągu DK-36, w województwie wielkopolskim, znajduje się w km od 69+260 do 69+350 oraz 69+770 do 77+691, (koniec na istniejącej drodze DK 36).

Projekt budowlany obejmuje budowę: dwóch jezdni drogi ekspresowej S5 o przekroju 2 x 3,5 m z pasami awaryjnymi 2,5 m i opaskami wewnętrznymi 0,5 m. Zaprojektowany pas dzielący szerokości 11,0 m umożliwi dobudowę w przyszłości trzeciego pasa ruchu; jednojezdniowej drogi DK-36 – dwa pasy ruchu po 3,5 m z opaskami zewnętrznymi szerokości 0,5 m; trzech węzłów w województwie wielkopolskim: „Kaczkowo” w km 80+593 „Bojanowo” w km 85+825 „Rawicz” w km 99+377; wiaduktów w ciągu drogi S5 nad torami kolejowymi; wiaduktów w ciągu dróg powiatowych i gminnych nad drogą S5 i DK-36; mostów; zbiorników retencyjnych otwartych i zamkniętych z systemem przepompowni; przejść dla zwierząt nad PKP; przejść dla zwierząt nad i pod drogą S5; ekranów akustycznych oraz przebudowę kolizji projektowanej drogi S5 i DK-36 z istniejącą

infrastrukturą techniczną: gazociągami, liniami energetycznymi WN, SN i NN, liniami teletechnicznymi, wodociągami i kanalizacjami; przebudowę istniejących sieci melioracyjnych i urządzeń wodnych, budowę przepustów; rozbiórkę domów. Wzdłuż projektowanego odcinka drogi S5 przewidziano lokalizację 4 Miejsc Obsługi Podróżnych (MOP): w km 88+644 – MOP „Gołaszyn Wschodni” - II kategorii oraz MOP „Gołaszyn Zachodni” – I kategorii; w km 103+450 MOP „Folwark Wschodni” - I kategorii oraz MOP „Folwark Zachodni” – III kategorii. Wymienione MOP-y znajdują się na terenie województwa wielkopolskiego.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko złożonym w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, MOP Gołaszyn został zlokalizowany w km 86+800. Ten kilometr został wpisany w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.02.2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.III-66191-26/08/mm (SR.IV-10.66191-67/07). W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowanym na etapie uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej podano km 88+644. W przedstawionej (do wglądu) dokumentacji projektu budowlanego MOP zlokalizowano w km 88+500. W uzupełnieniu z dnia 13.04.2010 r. inwestor wyjaśnił, iż w raporcie wykonanym na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pojawiał się błędny zapis (błąd edytorski) i zamiast km 88+600 wpisano km 86+800. Natomiast różnica pomiędzy wartościami 88+600 a 88+644 wynika z określania przybliżonego środka projektowanego MOP-u na etapie koncepcji. Wg kilometraża drogi teren MOP rozciąga się na długości ok. 550 m: w km 88+124,35 jest początek pasa zwalniania nr 1 na zachodni MOP Gołaszyn, w km 89+097,69 znajduje się koniec pasa przyspieszania nr 2 z zachodniego MOPu Gołaszyn oraz w km 88+140,00 znajduje się koniec pasa przyspieszania nr 3 z wschodniego MOPu Gołaszyn a w km 89+118,87 początek pasa zwalniania nr 4 na wschodni MOP Gołaszyn.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko złożonym w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, MOP Folwark został zlokalizowany w km 103+500. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowanym na etapie uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej podano km 103+450. W przedstawionej (do wglądu) dokumentacji projektu budowlanego MOP zlokalizowano w km 103+500. Przedmiotowy MOP nie został ujęty w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.02.2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.III-66191-26/08/mm (SR.IV-10.66191-67/07). W uzupełnieniu z dnia 13.04.2010 r. inwestor wyjaśnił, iż w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na etapie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia omyłkowo wpisano lokalizację MOP Folwark w woj. dolnośląskim i został on uwzględniony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu znak: RDOŚ-02-WOOS-6613-1/5-4/08/09/am w dniu 20 marca 2009 r. Lokalizacja MOP Folwark w raporcie, sporządzonym na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, została wskazana w km 103+500. Granica pomiędzy województwami wielkopolskim i dolnośląskim przebiega w km 103+640. W Raporcie do projektu budowlanego lokalizacja MOP Folwark jest wskazana w km 103+450 natomiast w projekcie budowlanym - w km 103+500. Różnica pomiędzy wartościami 103+500 a 103+450 wynika z określania przybliżonego środka projektowanego MOP-u. Wg kilometraża drogi teren MOP rozciąga się w km 102+938,53 znajduje się koniec pasa przyspieszania nr 3 z wschodniego MOPu Folwark a w km 103+910,00 - początek pasa zwalniania nr 4 na wschodni MOP Folwark oraz w km 103+026,67 znajduje się początek pasa zwalniania nr 1 na zachodni MOP Folwark, a w km 104+010,00 - koniec pasa przyspieszania nr 2 z zachodniego MOPu Folwark.

W związku z powyższym oraz biorąc pod uwagę informację uzyskaną od inwestora, iż inwestycja (w tym MOPy) nie wykróczy swoim zasięgiem poza linie rozgraniczające pasa

drogowego w niniejszym uzgodnieniu uwzględniono oba MOPy leżące na terenie województwa wielkopolskiego.

W raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (jak i w uzupełnieniach do niego) zawarto obliczenia wielkości emisji substancji (tj; dwutlenek azotu, pył zawieszony PM10, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, benzen) powstałych w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanych drogach tj. drogi ekspresowej S5 i DK-36 z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2015 i 2035, a także z podziałem drogi na odcinki charakteryzujące się różnym natężeniem ruchu z podziałem na porę dzienną i nocną. Obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu w ramach tego postępowania dla omawianego przedsięwzięcia opierały się o prognozę ruchu nieznacznie zmodyfikowaną w stosunku do założeń przyjętych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analiza raportu wykazała, iż zarówno dla prognozy ruchu na rok 2015 i 2035 emisje ww. substancji nie będą powodowały przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń jednogodzinowych i średniorocznych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2010 r. nr 16, poz. 87) w pasie drogowym oraz poza terenem do którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny. W związku z powyższym w niniejszym postanowieniu nie zobowiązano do wykonania pomiarów substancji emitowanych do powietrza w ramach monitoringu podczas eksploatacji drogi. Przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń jednogodzinowych mogą jedynie wystąpić na etapie budowy przedsięwzięcia, jednakże emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

W zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej, zaliczane w większości do terenów zabudowy zagrodowej. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na ww. terenach, ustalono obowiązek zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych ograniczających negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Zainstalowane zostaną ekrany akustyczne, ograniczające emisję hałasu pochodzącego od drogi, o ściśle określonych parametrach geometrycznych, tj. długości, wysokości oraz lokalizacji określonej kilometrażem drogi.

W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem, oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność.

W odniesieniu do warunków określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, zmianie uległy parametry geometryczne ekranów akustycznych. Początek ekranu określonego w punkcie 1.1 został przesunięty z lokalizacji w km 83+650 do km 83+788. Koniec ekranu pozostał bez zmian. Skrócenie ekranu o 138 m zostało spowodowane lokalizacją dużego przejścia dla zwierząt WZ-50C w km 83+747. Obiekt przejście dla zwierząt będzie elementem ekranującym zabudowę mieszkalną przed hałasem, który skutecznie zastąpi 138 m ekranu. Ekran akustyczny określony w decyzji środowiskowej w km od 87+050 do 87+460 został na odcinku 14 m obniżony do 4,5 m. Taka sama sytuacja dotyczy ekranu akustycznego zlokalizowanego w km od 88+970 do 89+60, przy czym obniżenie do 4,5 m dotyczy 11 m tego ekranu. W niniejszym postanowieniu ekrany te zostały rozbite na odcinki o równych wysokościach. Obniżenie ekranów akustycznych wynika z właściwości technicznych i konstrukcyjnych obiektów pod którymi będą zainstalowane. Zmiana wysokości ekranu o 0,5 m, na odcinku 14 m i 11 m nie ma wpływu na prognozowane warunki akustyczne na terenach, dla ochrony których przewidziano takie zabezpieczenia.

Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych przedsięwzięcia, tj. natężeniu i strukturze ruchu, w wyniku realizacji zabezpieczeń akustycznych, dotrzymane zostaną w większości przypadków akustyczne standardy jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia.



Dla terenu zabudowy mieszkaniowej położonej w km 100+200 nie jest możliwe zastosowanie odpowiednio długiego ekranu akustycznego, który zapewniłby zachowanie akustycznych standardów jakości środowiska, ze względu na planowany do budowy obiekt drogowy w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 36 (WD-58). Ponadto, położenie tego terenu w niewielkiej odległości od istniejącej drogi krajowej nr 36 powoduje, iż źródło dźwięku związane z ruchem na tej drodze, będzie miało największy wpływ na hałas występujący w tej lokalizacji, pomimo prognozowanego zmniejszenia natężenia ruchu na drodze krajowej 36.

W km 102+870 droga ekspresowa przebiegać będzie w odległości 170 m od pojedynczej zabudowy zagrodowej, zaliczanej do terenów akustycznie chronionych. Przekroczenie poziomu dopuszczalnego w tym miejscu wystąpi jedynie w porze nocnej i wyniesie ok. 3 dB w roku 2015 i 5 dB w roku 2035. Jak wykazała przeprowadzona analiza akustyczna, w celu ochrony tej zabudowy przed ponadnormatywnym hałasem, należałoby wybudować ekran akustyczny o długości 500 m i wysokości 4 m. Rozwiązanie takie jest jednak nieadekwatne i ekonomicznie nieuzasadnione w odniesieniu do wielkości przekroczenia. Optymalnym rozwiązaniem jest wykup nieruchomości i zmiana przeznaczenia terenu na funkcję niepodlegającą ochronie akustycznej, po potwierdzeniu pomiarowym wykonanym w ramach analizy porealizacyjnej.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 28 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. nr 25, póź. 150 ze zm.), jeżeli z oceny oddziaływania na środowiska wynika, iż mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu, to dla trasy komunikacyjnej tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. W przypadku budowy drogi krajowej, obszar ograniczonego użytkowania tworzy się na podstawie analizy porealizacyjnej (art. 135, ust. 5 ww. ustawy).

Droga ekspresowa S5 przebiegać będzie odcinkami wzdłuż linii kolejowe E-59 relacji Poznań - Wrocław. W tych miejscach dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem linii kolejowej. Na odcinku od km 80+800 do km 81+800 drogi ekspresowej głównym źródłem hałasu będzie linia kolejowa. Droga ekspresowa nie będzie powodować w tym miejscu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla modernizacji linii kolejowej E59 Poznań - Wrocław nałożono warunek lokalizacji na tym odcinku ekranu akustycznego. Ekran ten ograniczy dostatecznie hałas pochodzący od linii kolejowej oraz zmniejszy hałas docierający z drogi ekspresowej. Na odcinku od km 83+800 do km 84+200 oraz od km 91+000 do km 91+750 wpływ oddziaływania linii kolejowej będzie niewielki i wyniesie maksymalnie 1 dB. Wynika to z tego, iż dla ochrony zabudowy mieszkaniowej zlokalizowany zostanie ekran akustyczny wzdłuż drogi ekspresowej S5, który będzie ekranował także hałas pochodzący z linii kolejowej.

Na odcinku od km 88+800 do km 89+500 zabudowa chroniona znajduje się pomiędzy planowanym przebiegiem drogi ekspresowej i linii kolejowej. W celu ochrony tej zabudowy przed ponadnormatywnym poziomem hałasu pochodzącym od obu źródeł, wzdłuż linii kolejowej oraz drogi zlokalizowany zostanie ekran akustyczny. Pomimo, iż każdy z ekranów zapewni akustyczne standardy jakości środowiska od rozważanych źródeł, może w tym miejscu dochodzić do niekorzystnego skumulowanego oddziaływania obu przedsięwzięć. Wskazane jest w tym miejscu wykonanie pomiaru poziomu hałasu w celu oceny rzeczywistego wpływu obu przedsięwzięć na warunki akustyczne.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano na możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w zabudowie mieszkaniowej rozmieszczonej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji w fazie jej budowy. W związku z tym podtrzymano warunek wymieniony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, dotyczący prowadzenia prac budowlanych w porze nocnej, tj. w godzinach od 22.00 do 6.00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego prace budowlane nie będą odczuwane jako uciążliwe. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy będą krótkotrwałe i odwracalne.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w ramach której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. W szczególności, należy dokonać pomiaru poziomu hałasu na terenach, na których dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania drogi ekspresowej i linii kolejowej, tj. na odcinkach drogi w km od 80+800 do 81+800, od 83+800 do 84+200, od 88+800 do 89+500 i od 91+000 do 91+750.

Potencjalne negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne może wystąpić na etapie jego realizacji w związku z eksploatacją sprzętu budowlanego, wykorzystywanego przy prowadzeniu robót budowlanych. W celu zapewnienia dostatecznej ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed możliwością przedostawania się do niego substancji ropopochodnych zobowiązano inwestora do tankowania pojazdów poza placem budowy. Pozwoli to zminimalizować ryzyko ewentualnych wycieków paliw, które po przedostaniu się do środowiska gruntowo-wodnego wywołują w nim szereg negatywnych zmian, prowadząc do jego stopniowej degradacji. Na etapie realizacji zaplecze budowy zostanie wyposażone w szczelne przenośne toalety sanitarne, objęte serwisem obsługi wyspecjalizowanych i uprawnionych do prowadzenia tego rodzaju działalności podmiotów.

Zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego na etapie eksploatacji przedsięwzięcia stanowić mogą zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe spływające z utwardzonej powierzchni projektowanych dróg. Jednakże zaproponowany sposób odwodnienia i oczyszczenia wód opadowych i roztopowych ma zapewnić skuteczne wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Odwodnienie projektowanych odcinków dróg realizowane będzie poprzez system rowów otwartych, ścieków drogowych i wpustów ściekowych. Zaprojektowane spadki podłużne i porzeczne trasy umożliwią grawitacyjny spływ wód opadowych do odbiorników. Na obiektach inżynierskich oraz na odcinkach, gdzie ze względów technicznych niemożliwe byłoby odprowadzenie wód opadowych i roztopowych powierzchniowo, zaprojektowano kanalizację deszczową. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do rowów przydrożnych, a dalej poprzez piaskowniki (wysokosprawne osadniki lamelowe) oraz poprzez zbiorniki retencyjno-infiltracyjne lub żelbetowe kierowane będą do odbiorników naturalnych – cieków i rowów melioracyjnych. Odbiornikami wód opadowych i roztopowych z projektowanych odcinków dróg będą: ziemia (w przypadku zbiorników retencyjno-infiltracyjnych), wody (rzeki Masłówka, Pijawka i Grobelka) i rowy melioracyjne. Wody opadowe i roztopowe oczyszczane będą w rowach trawiastych, studniach rozdzielczych, piaskownikach (wysokosprawnych osadnikach lamelowych) i separatorach substancji ropopochodnych (na odcinku strefy ochrony pośredniej ujęcia wody „Załącze”). Z uwagi na to, że efektywność działania ww. urządzeń podczyszczających uzależniona jest ściśle od utrzymywania ich w jak najlepszym stanie technicznym, warunkującym ich prawidłowe funkcjonowanie, w niniejszym postanowieniu zobowiązano inwestora do przeprowadzania okresowych zabiegów konserwacyjnych zastosowanych urządzeń podczyszczających. Pozwoli to na zapewnienie prawidłowej eksploatacji urządzeń, stanowiącej podstawowy warunek ich skuteczności.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Powyższe opracowanie powinno obejmować ocenę zastosowanych rozwiązań w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych do wód i do ziemi, a także wyniki zawartości zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych. Badania należy wykonać dwukrotnie w ciągu roku (w okresie wiosny i jesieni) w 3 punktach (na wylotach z zespołów oczyszczających), tj.:

- km 99 + 300 S5 (zbiornik retencyjny żelbetowy ZB31P),

- km 99 + 500 S5 (zbiornik retencyjny żelbetowy ZB32P),
- km 70 + 000 DK 36 (zbiornik retencyjny żelbetowy ZB4P/DK36).

Przeprowadzona analiza porealizacyjna w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne pozwoli na dokonanie oceny rzeczywistego wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz ocenę efektywności przyjętych rozwiązań projektowych. Umożliwi także weryfikację uzyskanych wyników pod kątem wyboru i zastosowania właściwych urządzeń ukierunkowanych na ochronę środowiska gruntowo-wodnego, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – zapobieżenie negatywnym skutkom ich oddziaływania.

Na terenie miejsc obsługi pasażerów (MOP): Gołaszyn Wschodni oraz Folwark Zachodni zostaną zlokalizowane stanowiska (po jednym stanowisku na każdym z miejsc obsługi pasażerów) dla pojazdów przewożących płynne ładunki niebezpieczne, umożliwiające bezpieczny dla środowiska awaryjny rozładunek uszkodzonej cysterny. W celu zapewnienia dostatecznego zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zagrożeniem mogącym wystąpić w wyniku niewłaściwego zaprojektowania i wykonania powyższych stanowisk w niniejszym postanowieniu zobowiązano inwestora do zaprojektowania i wykonania stanowisk przeznaczonych dla pojazdów przewożących płynne ładunki niebezpieczne jako zespołu dwóch połączonych ze sobą prefabrykowanych żelbetowych zbiorników podziemnych o łącznej pojemności 50 m<sup>3</sup> (po 25 m<sup>3</sup> każdy), ze szczelnym, utwardzonym stanowiskiem spustowym oraz systemem kanalizacyjnym wyposażonym w zasuwę odcinającą. Stanowiska objęte zostaną systemem kanalizacji deszczowej, który odprowadzał będzie wszystkie wody opadowe i roztopowe z przedmiotowego obszaru poza teren MOP. W sytuacji pojawienia się na jednym ze stanowisk uszkodzonego pojazdu, przewożącego ładunki niebezpieczne, nastąpi ręczne zamknięcie zasuwy zlokalizowanej na odpływie do kanalizacji deszczowej, co pozwoli na skierowanie całości rozlanych substancji niebezpiecznych do żelbetowych zbiorników podziemnych. Rozwiązanie to pozwoli na pełne zabezpieczenie sieci kanalizacji deszczowej oraz odbiornika, do którego kierowane będą przy wykorzystaniu ww. sieci wody opadowe i roztopowe z terenu MOP, przed niekontrolowanym przedostawaniem się do nich płynnych substancji niebezpiecznych mogących stanowić poważne zagrożenie zarówno dla środowiska naturalnego, jak również zdrowia i życia ludzkiego.

Po przeanalizowaniu przedstawionych w raporcie informacji dotyczących charakterystyki przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdza się, że jego eksploatacja nie będzie wiązała się z negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska wodnego i gruntowo-wodnego przy spełnieniu i dotrzymaniu warunków określonych w niniejszym postanowieniu oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.02.2009 r., znak: RDOŚ-30-OO.III-66191-26/08/mm, SR.IV-10.66191-67/07.

Z przedstawionych w raporcie informacji wynika, iż planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Najbliżej położonym zbiornikiem jest Pradolina Barycz-Głogów GZWP nr 303 zlokalizowany ok. 180 m na południe od końca odcinka planowanej drogi S5. Piętami użytkowymi są dwa piętra wodonośne: czwartorzędowe i trzeciorzędowe. Głównym użytkowym poziomem wodonośnym jest poziom czwartorzędowy. Ważniejszymi ujęciami zlokalizowanymi w odległości ok. 2 km od projektowanej drogi są studnie czwartorzędowe w Bojanowie, Izbicach i Załęczu. Dla ww. ujęć zostały wyznaczone strefy ochronne, z czego dla ujęcia Załęcze i Bojanowo zostały wyznaczone strefy ochrony pośredniej. Planowane odcinki dróg omijają strefy ochronne ujęć z wyjątkiem początkowego fragmentu drogi, który przecina strefę ochrony pośredniej ujęcia Załęcze. Biorąc powyższe pod uwagę na odcinku drogi nr 36 od km 69 + 260 do km 69 + 350 tj. w obszarze ochrony pośredniej ujęcia wody Załęcze (w województwie wielopolskim) zobowiązano inwestora aby wody opadowe w tym rejonie ujmował do wpustów ściekowych i odprowadzał do uszczelnionych rowów drogowych i dalej do urządzeń oczyszczających. Ponadto nałożono na inwestora warunek aby w miejscu przecięcia drogi strefy ochronnej ujęcia rowy wykonać jako szczelne z mat polietylenowych oraz obsiać trawą. W niniejszym postanowieniu zobowiązano inwestora, aby prace

odwodnieniowe planowanego przedsięwzięcia ograniczył do minimum w celu ograniczenia zasięgu odwodnienia.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunek dotyczący gospodarowania odpadami wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Warunek ten wynikał z zapisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz.U. z 2007 r., nr 39, poz. 251 ze zm.).

Dodatkowo nałożono warunek, dotyczący wykorzystania mas ziemnych, wynikający z art. 104, w powiązaniu z art. 105 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r., nr 25, poz. 150 ze zm.). Gleba i ziemia wykorzystane do prac ziemnych nie mogą przekraczać standardów jakości określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz.U. z 2002 r. nr 165, poz. 1359).

Planowane przedsięwzięcie, w województwie wielkopolskim, przebiega na odcinku ok. 7 km na skraju obszaru chronionego krajobrazu „Krzywińsko - Osieckiego wraz z zadrzewieniami gen. Dezyderego Chłapowskiego i kompleksem leśnym Osieczna - Góra”. Ponadto zlokalizowane jest w odległości ok. 170 m od rezerwatu przyrody „Dębno”. Na odcinku od km 97+150 do km 97+480 niweleta drogi przechodzi na nasypie o wys. 2,0-3,0 m. Pomiędzy planowaną drogą, a rezerwatem przyrody przebiega koryto rzeki Masłówki. Nie przewiduje się zmiany stosunków wodnych. Najbliższy obszar Natura 2000 - obszar mający znaczenie dla Wspólnoty (projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000, zatwierdzony przez Komisję Europejską) „Ostoja nad Baryczą” PLH020041 zlokalizowany jest w odległości ok. 2 km od granicy województwa wielkopolskiego w miejscu przebiegu drogi.

Planowana inwestycja będzie kolidowała z następującymi siedliskami przyrodniczymi z zał. I Dyrektywy Siedliskowej: Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie 6510, Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny 9170, Lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe 91EO\*. W związku z art. 75 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2008 r. nr 25, poz. 150 ze zm.) jeżeli ochrona elementów przyrodniczych nie jest możliwa, należy podejmować działania mające na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą. W związku z tym, pismem z 28.04.2010 r. wezwano wnioskodawcę do wskazanie możliwych do realizacji działań kompensujących straty w siedliskach przyrodniczych. Inwestor pismem z 29.04.2010 r. przedstawił proponowane działania dla siedliska grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny 9170. Znalazło to odzwierciedlenie w pkt. I.20 niniejszego postanowienia.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko pozostałe zinwentaryzowane siedliska przyrodnicze są w większości zdegradowane przez nadmierne nawożenie i użytkowanie (w przypadku siedliska 6510). Ponadto są to siedliska dość częste i w skali mezoregionu stanowią duży odsetek użytków zielonych. Zniszczenie siedliska 91EO\* o powierzchni 1,8 ha stanowi ok. 0,44 % zasobów siedliska na terenie Nadleśnictwa Piaski. Należy również zaznaczyć, że zinwentaryzowane w okolicy km 100+050 - 100+150 siedlisko w znacznej części ma uproszczoną strukturę i skład gatunkowy. Z uwagi na to kompensacja tych siedlisk nie byłaby uzasadniona.

W celu ograniczenia nieumyślnego niszczenia zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych zobowiązano inwestora do ich oznaczenia na okres budowy.

Na terenie przewidzianym pod inwestycję zinwentaryzowano rośliny, grzyby i zwierzęta objęte ochroną gatunkową. Zniszczenie osobników danego gatunku, ich siedlisk i ostoi wymaga uzyskania zgody w trybie art. 56 Ustawy z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2009 r. nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką drzew. W celu zminimalizowania strat w istniejącym drzewostanie należy wprowadzić nasadzenia roślinności dogęszczającej i izolacyjnej. W związku z tymi działaniami wprowadzono także warunek zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do wycinki przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz wykonania prac poza okresem lęgowym ptaków.

Ze względu na bliskie oraz równoległe położenie planowanej drogi S5 oraz istniejącej linii kolejowej E-59, nastąpić może skumulowanie się oddziaływań. Stanowić to będzie silną barierę ekologiczną dla zwierząt. Takie położenie drogi S5 i linii kolejowej wpływa na znaczne utrudnienie migracji zwierząt. W celu zmniejszenia oddziaływania skumulowanego zaprojektowano przejścia górne dla dużych zwierząt obejmujące projektowaną drogę S5 jak również linię kolejową E-59.

Efekt barierowy dotyczy także płazów. W celu umożliwienia swobodnego ich przemieszczania się w okresie migracji należy dostosować istniejące obiekty mostowe do pełnienia funkcji przejścia dla płazów, a także wybudować przepusty. Strefy wszystkich przejść dla zwierząt należy urządzić tak, aby stwarzały możliwość bezpiecznego przemieszczania się. Należy zachować naturalne podłoże, a także wykonać strefy roślinności naprowadzającej.

W związku ze zmianą kilometraża planowanej trasy zmieniła się lokalizacja przejść dla zwierząt w stosunku do lokalizacji przedstawionej w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przesunięcia te wynikają także z uwarunkowań konstrukcyjnych i wykorzystania naturalnego ukształtowania terenu. Ponadto raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zawiera dane nawiązujące do projektu budowlanego dzięki czemu zostały przedstawione szczegółowe parametry przejść dla zwierząt. Zarówno zmiana lokalizacji, jak i niektórych parametrów przejść przyczyni się do poprawy ich funkcjonalności.

Jednym z elementów ochrony płazów i drobnych zwierząt w fazie budowy jest ograniczenie ich śmiertelności w systemach odwodnienia, w związku z tym zobowiązano inwestora do zapewnienia nadzoru herpetologicznego, a także przykrywania studzienek w okresie migracji.

W trakcie udziału społeczeństwa przeprowadzonego przez Wojewodę Wielkopolskiego w dniach od 19.03.2010 r. do 8.04.2010 r. został przesłany mail przez Członka Prezydium Okręgowego Zarządu PZD w Poznaniu Pana Hieronima Mieszają. W ww. mailu Pan Mieszają zgłosił swoje zastrzeżenia w sprawie likwidacji Rodzinnych Ogrodów Działkowych w gminach: Rydzyna, Bojanowo i Rawicz. Jednocześnie poprosił o wszczęcie procedur likwidacyjnych zgodnie z Ustawą o rodzinnych ogrodach działkowych z dnia 5 lipca 2005 r.

Powyższy wniosek nie został uwzględniony w przedmiotowym postępowaniu, gdyż wykracza poza zakres niniejszego postępowania uzgadniającego.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: II.1, II.3, II.5, II.6, II.7, II.10, II.11, II.12, II.13, II.14, III.9 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.02.2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 Poznań-Wrocław odcinek: obwodnica Bojanowa i Rawicza w ciągu drogi krajowej S-5 według wariantu W3 wraz z budową obwodnicy Rawicza w ciągu drogi krajowej nr 36 według wariantu II. Pozostałe warunki zmieniono po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wynikają one z przyjętych rozwiązań projektowych, które dotyczą m.in.: lokalizacji ekranów akustycznych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie zalicza się do inwestycji dla których określa się działania zapobiegające skutkom awarii przemysłowych.

Przedmiotowa inwestycja realizowana jest na odcinku leżącym na terenie województwa wielkopolskiego i nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania inwestycji.

Zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania dla drogi krajowej ustala się na podstawie analizy porealizacyjnej, którą należy wykonać po upływie 1 roku oraz przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń w km 102+870, w miejscu występowania terenów akustycznie chronionych, należy dla przedmiotowego przedsięwzięcia utworzyć obszar ograniczonego użytkowania. W przypadku wykupu nieruchomości objętej obszarem i zmiany funkcji terenu na niepodlegającą ochronie akustycznej, nie będzie konieczności tworzenia ww. obszaru.

Wobec powyższego oraz w celu oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony

akustycznej w niniejszym postanowieniu nałożono na wnioskodawcę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w tym zakresie. W ramach analizy należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Wskazano jednocześnie na taki wybór lokalizacji punktów pomiarowych, aby uzyskane z nich wyniki pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku, zweryfikowały założenia przyjęte na etapie koncepcji oraz oceniły efekt skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i innych przedsięwzięć.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszym postanowieniu.

### **POUCZENIE**

W związku z art. 90 ust 8 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

*Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Poznaniu  
/.../*

*Grażyna Smolibowska – Hruszka  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko*

*Termin wywieszenia obwieszczenia od 18.05.2010 r. do 31.05.2010 r. włącznie.*