



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Poznaniu**

WOO-II.4242.8.2017.BZ.7

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 3, ust. 4 i ust. 7 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405) oraz art. 106 § 1, § 2 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), po rozpatrzeniu wystąpienia Prezydenta Miasta Konina z 1.06.2017 r. znak: OŚ.6220.41.2016, w oparciu o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany w maju 2017 r. przez zespół pod kierownictwem Pana Macieja Bindera, Pracownia Analiz Przyrodniczych, Tomasz Radniecki, ul. Jaspisowa 12, 61-680 Poznań,

**postanawiam**

uzgodnić, w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ul. Kleczewskiej w Koninie.

**I. Określam** następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Prace wykonawcze w rejonie terenów objętych ochroną akustyczną prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do 22:00.
2. Park maszynowy oraz zaplecze budowy zlokalizować w oddaleniu od terenów wymagających ochrony przed hałasem.
3. Na wszystkich odcinkach dróg wchodzących w zakres przedsięwzięcia zastosować nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości o skuteczności nie mniejszej niż 6 dB, na odcinkach o prędkości od 50 km/h do 70 km/h oraz nie mniejszej niż 3 dB, na odcinkach o prędkości 30 km/h – ronda.
4. Zachować rezerwę terenu pod ewentualne ekrany akustyczne w następujących lokalizacjach:
  - a) na odcinku od km 0+120,50 do km 0+170,50, strona prawa – patrząc w stronę rosnącego kilometrażu,
  - b) na odcinku od km 0+164,40 do km 0+269,40, strona lewa – patrząc w stronę rosnącego kilometrażu.
5. Plac budowy utrzymywać w stanie ograniczającym wtórne pylenie.
6. Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
7. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
8. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. w terminie od 1 sierpnia do końca lutego lub w okresie lęgowym, gdy na drzewach przeznaczonych do wycinki nie zostaną stwierdzone gniazda ptaków.
9. Zaprojektować nasadzenia zieleni przydrożnej złożonej z gatunków rodzimych.
10. Nieprzeznaczone do wycinki drzewa i krzewy, znajdujące się w zasięgu prac budowlanych, na czas budowy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
11. Planowane do likwidacji zbiorniki stanowiące siedliska płazów opróżnić w terminie od 1 do 31 listopada; w przypadku stwierdzenia płazów w zbiorniku odłowić występujące w nim osobniki i przenieść do sąsiadującego zbiornika, który nie ulega likwidacji.
12. Zbiornik, który nie ulega likwidacji odgradzić od miejsca budowy siatką herpetologiczną w sposób uniemożliwiający przedostawanie się płazów na plac budowy.

13. Ograniczyć do minimum zniszczenie płatu siedliska 6510 znajdującego się w miejscu realizacji inwestycji.
14. Zaprojektować separatory zintegrowane z osadnikami podczyszczające ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych oraz zaprojektować systemy umożliwiające zatrzymanie substancji ropopochodnych w przypadku sytuacji awaryjnych w postaci zasuw awaryjnych przed wylotami kanalizacji do zbiornika retencyjnego.
15. Prowadzić okresowe przeglądy i prace konserwacyjne systemu odwodnienia i odprowadzania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych z drogi, w szczególności przeglądy rowów trawiastych oraz czyszczenie separatorów zintegrowanych z osadnikami.
16. Grunty słabonośne wymienić lub wzmocnić.
17. Plac budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno - bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość usuwać przez uprawnione podmioty.
18. Zapewnić odpowiednią ilość materiałów i środków pochłaniających substancje ropopochodne, a powstające wycieki niezwłocznie neutralizować.
19. W miejscach magazynowania materiałów niebezpiecznych lub mogących zanieczyścić glebę, podłoże wykonać w sposób zapobiegający wnikaniu tych substancji do ziemi.
20. Znajdujące się na zapleczu budowy miejsce służące do tankowania pojazdów obsługujących plac budowy zorganizować na szczelnym podłożu zaopatrzonym w materiały i środki pochłaniające substancje ropopochodne.
21. Bazy materiałowo-sprzętowe (magazyny, składy, bazy transportowe), urobek z wykopów oraz odpady powstające podczas prowadzenia prac, lokalizować poza korytem istniejącego rowu melioracyjnego 0010.R.KWG-C lub jego bliskim sąsiedztwem.
22. Obszary zniszczone w wyniku czasowego zajęcia terenu zrehabilitować i wyrównać.
23. Ograniczyć maksymalny pobór ze studni o maksymalnej głębokości 95 m p.p.t., do 60 m<sup>3</sup>/h łącznie.

**II. Nakładam** obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 6 przekrojach pomiarowych, w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, prognozowanych dla wariantu I (bez zastosowania środków przeciwhałasowych w postaci ekranów). Zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium.

**III. Nie stwierdzam konieczności** przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 oraz 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.

**IV. Nie stwierdzam konieczności** przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 oraz 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.

**V. Nie stwierdzam konieczności** utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Inwestor:  
 Miasto Konin  
 Plac Wolności 1  
 62-500 Konin

## UZASADNIENIE

Na podstawie art. 77 ust.1 pkt 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 2017 r. poz. 1405), dalej *ustawy ooś*, pismem z 1.06.2017 r. znak: OŚ.6220.41.2016 (data wpływu do tut. organu: 6.06.2017 r.) Prezydent Miasta Konina zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ul. Kleczewskiej w Koninie.

Do przedmiotowego wystąpienia dołączono raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*, opracowany w maju 2017 r. przez zespół pod kierownictwem Pana Macieja Bindera, Pracownia Analiz Przyrodniczych, Tomasz Radniecki, ul. Jaspisowa 12, 61-680 Poznań. Ponadto, pismem z 26.06.2017 r. Prezydent Miasta Konina uzupełnił swoje wystąpienie o kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o kopię pełnomocnictwa dla Pana Marcina Matysika do reprezentowania inwestora w sprawie.

Prezydent Miasta Konina zakwalifikował planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 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 ze zm.), dalej *rozporządzenia*, tj. do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

W toku postępowania wyjaśniającego, *Regionalny Dyrektor*, na podstawie zapisów *raportu* ustalił, iż zakres prac wykonawczych związanych z rozbudową ul. Kleczewskiej w Koninie, poza elementami układu drogowego, obejmuje również realizację innych elementów stanowiących przedsięwzięcia zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 70 oraz § 3 ust. 2 pkt. 2 *rozporządzenia*, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 34 oraz w związku § 3 ust. 1 pkt. 68 *rozporządzenia*. Wobec powyższego, pismem z 25.07.2017 r. znak: WOO-II.4242.8.2017.BZ.4 *Regionalny Dyrektor*, zważając na fakt, iż wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje wyłącznie realizację inwestycji drogowej (w zakresie § 3 ust. 1 pkt. 60 *rozporządzenia*) zwrócił się do Prezydenta Miasta Konina z prośbą o weryfikację, czy faktyczny zakres przedmiotowego przedsięwzięcia w całości mieści się we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prezydent Miasta Konina, pismem z 21.08.2017 r. znak: OŚ.6220.41.2016 wyjaśnił, że rozbudowa ul. Kleczewskiej stanowi główne działanie inwestycyjne, natomiast pozostałe elementy wymienione w *raporcie*, stanowią inwestycje towarzyszące.

Postanowieniem z 18.01.2017 r. znak: OŚ.6220.41.2016 Prezydent Miasta Konina stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, w zakresie kwalifikacji do 3 ust. 1 pkt. 60 *rozporządzenia*. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Pismem z 25.07.2017 r. znak: WOO-II.4242.8.2017.BZ.3 *Regionalny Dyrektor* wezwał inwestora do uzupełniania *raportu* w zakresie ochrony przyrody, ochrony przed hałasem, gospodarki odpadami, gospodarki wodno-ściekowej i hydrogeologii oraz wyjaśnienia zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia i kwalifikacji do *rozporządzenia*. Wymagane uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 16.08.2017 r. czyniąc zadość wezwaniu.

Po zapoznaniu się z charakterystyką przedsięwzięcia zawartą w *raporcie* ustalono, że planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie ul. Kleczewskiej w Koninie, na odcinku

od ronda (na granicy miasta, wg. odrębnego opracowania) do skrzyżowania z ul. Zakładową / Szymanowskiego. Długość odcinka objętego zamierzeniem inwestycyjnym wynosi 2,2 km. Zgodnie z treścią *raportu* ul. Kleczewska (na rozpatrywanym odcinku) stanowi fragment drogi wojewódzkiej nr 264 o klasie technicznej G. Z uzupełnienia *raportu* wynika jednoznacznie, że w następstwie realizacji przedsięwzięcia parametry techniczne drogi nie ulegną zmianie. Zakres prac wykonawczych związanych z realizacją przedsięwzięcia obejmować będzie:

- wykonanie nawierzchni jezdni fragmentu drogi wojewódzkiej nr 264 (ul. Kleczewska),
- rozbudowę ul. Paderewskiego,
- przebudowę i budowę skrzyżowań,
- budowę dodatkowych jezdni,
- przebudowę i budowę chodników, ścieżek rowerowych, zatok autobusowych i zjazdów,
- przebudowę i budowę elementów odwodnieniowych,
- przebudowę i budowę oświetlenia drogowego,
- przebudowę i budowę przepustów,
- przebudowę lub zabezpieczenie wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi, w tym siecią ciepłowniczą oraz wodociągiem magistralnym,
- likwidację istniejącej i budowę nowej studni głębinowej,
- budowę ekranów akustycznych (w przypadku gdy wyniki analizy porealizacyjnej wykażą konieczność ich zastosowania)
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego: jezdni, chodników, zatok autobusowych, rowów drogowych,
- wycinkę i urządzenie zieleni.

Analiza przedłożonego *raportu* wykazała, że realizacja przedsięwzięcia ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego oraz poprawę warunków jazdy w rejonie zainwestowania.

W *raporcie* stanowiącym załącznik do wystąpienia Prezydenta Miasta Konina inwestor przedstawił wariant realizacyjny przedsięwzięcia (wariant I), wariant alternatywny (wariant II) oraz wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Wariant I zakłada realizację przedsięwzięcia w ww. zakresie. Początek rozbudowy ul. Kleczewskiej założono w ciągu ulicy jako południowy wylot z projektowanego (wg. odrębnego opracowania) ronda z ul. Brunatną. Na początkowym odcinku o długości 300 m droga przebiegać będzie po śladzie istniejącej ulicy Kleczewskiej, a następnie (w miejscu istniejącego łuku) odbijać będzie w kierunku wschodnim na tereny podkrywkowe. W km 0+428 zaprojektowano skrzyżowanie włączając do ul. Kleczewskiej dodatkową jezdnię. Dalej droga poprowadzona zostanie w kierunku projektowanego ronda średniego nr 1. Za rondem droga przebiegać będzie na terenach podkrywkowych w kierunku istniejącej ul. Kleczewskiej. W miejscu rowu melioracyjnego 0010.R.KWG-C droga przejdzie na zachodnią stronę ulicy. Dalej, równoległe do istniejącego przebiegu, ul. Kleczewska poprowadzona zostanie aż do projektowanego ronda średniego nr 2. Od ronda ulica Kleczewska poddana zostanie korekcie, w sposób umożliwiający włączenie ulicy w istniejący północny wlot do ronda na ul. Zakładowej. Między ul. Polną a Dożynkową zaprojektowano przejście dla pieszych wraz z sygnalizacją świetlną. Ze względów ekonomicznych inwestor zrezygnował jednak z budowy ww. przejścia. Wobec faktu, iż planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy istniejącej już drogi inwestor nie przeanalizował alternatywnego wariantu lokalizacyjnego inwestycji. W wariantcie II początek rozbudowy ul. Kleczewskiej przyjęto jak dla wariantu I. Do rowu melioracyjnego rozbudowę drogi planuje się wykonać jako rozwiązanie tymczasowe – do czasu budowy ulicy w kierunku ul. Przemysłowej. W rejonie rowu melioracyjnego zaprojektowano zmianę przekroju ulicy z jednojezdniowego na dwujezdniowy. Pomiędzy ulicą Polną, a ulicą Dożynkową oraz na skrzyżowaniu z ulicą Paderewskiego zaprojektowano czterowlotowe, dwupasowe ronda typu średniego. Również w wariantcie II ulica Kleczewska służy jako droga dojazdowa do terenu osiedla Międzylesie. Zakres przebudowy ul. Paderewskiego w wariantcie II jest tożsamy z wariantem I. Wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu

przedsięwzięcia zakłada pozostawienie drogi i nawierzchni w stanie istniejącym. Odstąpienie od realizacji inwestycji wiązać się będzie jedynie z doraźnymi naprawami nawierzchni drogi, w tym uzupełnianiem powstałych ubytków. Wariant zerowy wyklucza możliwość korekty istniejących skrzyżowań.

Z informacji zawartych w *raporcie* wynika, że odstąpienie od realizacji przedsięwzięcia spowoduje pozostawienie drogi w złym stanie technicznym co w dalszym ciągu generować i potęgować będzie uciążliwości związane z użytkowaniem drogi. Wydłużający się czas przejazdu oraz konieczność wykonywania ciągłych operacji hamowania i przyspieszania pojazdów powodować będą wzmożoną emisję hałasu oraz substancji do powietrza. Ponadto, zły stan nawierzchni zwiększać będzie prawdopodobieństwo wystąpienia kolizji drogowych, co bezpośrednio przełoży się na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. W związku z tym wariant ten odrzucono. Zgodnie z treścią *raportu* oddziaływanie wariantu II na gleby i powierzchnię ziemi, wody podziemne i powierzchniowe, rośliny, zwierzęta i formy ochrony przyrody, krajobraz oraz dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy, będzie zbliżone do oddziaływania wariantu I. Alternatywny wariant (wariant II) koliduje z większą liczbą altan działkowych oraz jednym budynkiem mieszkalnym. Zgodnie z treścią *raportu* realizacja przedsięwzięcia w oparciu o wariant II, w przypadku gdy wyniki analizy porealizacyjnej wykażą konieczność zastosowania środków ochrony przed hałasem w postaci ekranów akustycznych, wymagałaby również zastosowania ekranów o trzykrotnie większej długości i powierzchni w stosunku do wariantu I.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalono, że najkorzystniejszy dla środowiska wydaje się wariant I, preferowany przez inwestora do realizacji.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z chwilowym oddziaływaniem na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Źródłem krótkotrwałych i odwracalnych uciążliwości w zakresie emisji hałasu do środowiska będą prace budowlano-montażowe oraz eksploatacja parku maszynowego. Hałas powstający na etapie budowy charakteryzować się będzie dużą dynamiką zmian natężenia. Z uwagi na fakt, iż emisja ta wystąpi lokalnie, będzie miała przejściowy charakter i ustąpi po zakończeniu prac wykonawczych, należy uznać ją za pomijalną. Celem ograniczenia uciążliwości akustycznych na etapie realizacji przedsięwzięcia, w oparciu o informacje zawarte w uzupełnieniu do *raportu*, w niniejszym postanowieniu nałożono warunek polegający na ograniczeniu prac wykonawczych w rejonie terenów podlegających ochronie przed hałasem, wyłącznie do pory dnia rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dziennej, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwalne jako mocno uciążliwe. Ustalono również obowiązek zlokalizowania zaplecza budowy i parku maszynowego w oddaleniu od terenów wymagających ochrony akustycznej.

W *raporcie* ocenie poddano warunki akustyczne wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi w perspektywie do roku 2020 oraz roku 2030. W kontekście planowanego przedsięwzięcia, zważając na liniowy charakter inwestycji, głównymi źródłami emisji hałasu do środowiska będą źródła ruchome, tj. pojazdy poruszające się projektowanym układem drogowym, w tym: samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy oraz motocykle. Podstawą do oceny wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania były pomiary własne natężenia ruchu przeprowadzone na potrzeby opracowania *raportu*. Zgodnie z *raportem* pomiary przeprowadzono przy skrzyżowaniu ul. Kleczewskiej i Paderewskiego w godzinach szczytu porannego i popołudniowego. Maksymalne natężenie przeliczono na średniodobowe wartości. Następnie, uzyskane dane zostały przeliczone na wartości prognozowane na lata 2020 i 2030 z uwzględnieniem wskaźnika ruchu na lata 2010 – 2015. Ponadto, w *raporcie* wskazano, iż przedmiotowy odcinek DW nr 264 objęty był Generalnym Pomiarem Ruchu (GPR) w 2015 r. W analizie akustycznej stanowiącej załącznik do raportu przyjęto większe natężenie ruchu wynikające z pomiarów własnych uwzględniających dane GPR z 2015 r.

W związku z oddaniem przedmiotowej drogi do użytku należy spodziewać się zmiany warunków akustycznych w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego. Na

oddziaływanie najbardziej narażone będą tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. Klasyfikacji akustycznej terenów, pod kątem zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) dokonano na podstawie obowiązujących w rejonie zainwestowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W oparciu o powszechnie dostępne źródła kartograficzne oraz informacje zawarte w *raporcie* ustalono że przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w północnej części miasta Konin o dominującej funkcji mieszkaniowej i usługowej. Najbliżej położone, względem inwestycji, tereny wymagające ochrony przed hałasem, stanowią tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej, tereny mieszkaniowo-usługowe oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

W przedłożonej dokumentacji zawarto model obliczeniowy obejmujący 51 punktów receptorowych, w których obserwacje prowadzono na wysokości 4,0 m n.p.t. Zgodnie z treścią uzupełnienia *raportu* lokalizacja punktów zgodna jest z kryteriami, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji i energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z 2011 r. poz. 1697). Punkty zlokalizowano na fasadach budynków oraz na granicy terenów faktycznie zagospodarowanych. Dla każdego z punktów referencyjnych wyznaczone zostały prognozowane wartości równoważnego poziomu dźwięku w porze dnia i nocy, w horyzoncie czasowym do roku 2020 i 2030. Analiza akustyczna przeprowadzona została dla wariantu I inwestycji, preferowanego przez inwestora do realizacji, alternatywnego wariantu II oraz wariantu zerowego. Na podstawie wyników analizy określono zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu do środowiska oraz ustalono i zaplanowano rozwiązania mające na celu zmniejszenie poziomów hałasu do wartości co najmniej dopuszczalnych.

Na podstawie zawartej w *raporcie* symulacji poziomów hałasu ustalono, że w stanie istniejącym droga powoduje znaczące przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, zarówno w porze dnia jak i nocy. Ponadto, przedstawione w *raporcie* wyniki wskazują, że odstępianie od realizacji inwestycji wzmagać będzie uciążliwości akustyczne w dalszej perspektywie czasu.

Analiza akustyczna przeprowadzona dla wariantu inwestycyjnego wykonana została przy założeniu, że na wszystkich odcinkach dróg wchodzących w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia wykonana zostanie nawierzchnia o zredukowanej hałaśliwości. Na odcinkach o prędkości od 50 km/h do 70 km/h przyjęto nawierzchnię o skuteczności 6 dB, natomiast na odcinkach o prędkości 30 km/h (ronda) przyjęto skuteczność redukcji akustycznej na poziomie 3 dB. Właściwości nawierzchni, w tym trwałość, odporność na deformacje oraz zużycie pod ruchem, przyczynią się do ograniczenia emisji hałasu pochodzącego z ruchu drogowego. Konieczność zastosowania nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości ujęta została jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Jak wynika z przedstawionych w *raporcie* wyników symulacji poziomów hałasu dla wariantu preferowanego do realizacji, pomimo zastosowania nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości, droga powodować będzie przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Prognozuje się, że maksymalna wielkość przekroczeń wynosić będzie 1,5 dB w porze nocy, w perspektywie do roku 2030. W roku oddania inwestycji do użytku (2020) prognozuje się przekroczenia od 0,5 do 1,3 dB. Należy zaznaczyć, iż w analizach przeprowadzonych na potrzeby opracowania *raportu* przyjęto natężenie ruchu pojazdów na podstawie pomiarów własnych, większe od natężenia wykazanego w ramach GPR w 2015 r. Uwzględniając zatem wielkości prognozowanych przekroczeń oraz założenia do analizy akustycznej zasadnym jest przypuszczenie, że ww. przekroczenia mogą w rzeczywistości nie wystąpić. Zawarte w *raporcie* symulacje poziomów hałasu w punktach receptorowych przeprowadzone dla roku 2020 oraz najdalszego horyzontu czasowego (rok 2030) wykazały,

że przy założeniu i dotrzymaniu parametrów eksploatacyjnych drogi oraz przy uwzględnieniu projektowanych rozwiązań przeciwhałasowych ulica Kleczewska po rozbudowie będzie nieznacznie naruszać akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W przedłożonym raporcie wykazano, iż pomimo zastosowania działań przeciwhałasowych, w związku z użytkowaniem drogi mogą wystąpić stosunkowo niewielkie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w trzech punktach receptorowych. W przedłożonym raporcie rozpatrzono zastosowanie ekranów akustycznych jako środka ochrony przed hałasem. Z uwagi jednak na wielkości przekroczeń, mieszczące się w granicach niepewności metody obliczeniowej oraz niepewność prognozy ruchu, należy stwierdzić, iż zastosowanie ekranów akustycznych w rozpatrywanym przypadku byłoby rozwiązaniem nieadekwatnym do skali prognozowanych przekroczeń. Wobec powyższego, w niniejszym postanowieniu nałożono warunek zachowania rezerwy terenu pod ewentualne ekrany akustyczne na odcinku od km 0+120,50 do km 0+170,50 po stronie prawej patrząc w stronę rosnącego kilometrażu oraz od km 0+164,40 do km 0+269,40 po stronie lewej patrząc w stronę rosnącego kilometrażu. Konieczność realizacji ekranów akustycznych uzależniona będzie zatem od wyników analizy porealizacyjnej.

Zgodnie z treścią raportu wszystkie analizy akustyczne przedstawione w opracowaniu dotyczą nie tylko oddziaływania ul. Kleczewskiej ale również wszystkich znaczących dróg skomunikowanych z przedmiotową drogą. Analizy nie uwzględniają jedynie dróg lokalnych o pomijalnym natężeniu ruchu pojazdów. W uzupełnieniu raportu inwestor wykazał, że rozpatrywanie wyłącznie oddziaływania akustycznego ul. Kleczewskiej nieznacznie przełoży się na wielkości prognozowanych przekroczeń.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w raporcie, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiary hałasu należy wykonać w minimum 6 przekrojach pomiarowych, w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, prognozowanych dla wariantu I (bez zastosowania środków przeciwhałasowych w postaci ekranów). Pomiary pozwolą określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu drogi oraz pozwolą na ocenę skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych.

W przypadku, jeżeli analiza porealizacyjna wykaże, iż przedsięwzięcie narusza jednak akustyczne standardy jakości środowiska i nie istnieją skuteczne środki przeciwhałasowe pozwalające obniżyć poziom hałasu do poziomów mniejszych i równych dopuszczalnemu, zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519 t.j.) Inwestor zobowiązany będzie podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Wówczas do analizy porealizacyjnej należy załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, a w treści analizy winny znaleźć się zapisy dotyczące ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

Ocena oddziaływania przeprowadzona w ramach niniejszego postępowania wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia może powodować naruszenie akustycznych standardów jakości środowiska. W przypadku dotrzymania parametrów eksploatacyjnych określonych w raporcie i jego uzupełnieniach oraz spełnienia warunków określonych w niniejszym postanowieniu, negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zostanie znacznie ograniczone.

W raporcie przedstawiono wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów poruszających się po drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na rok 2020 i 2030.

W analizie na stan jakości powietrza uwzględniono także skumulowane oddziaływanie drogi w miejscu skrzyżowań z istniejącym układem komunikacyjnym. Do tej analizy został wybrany odcinek charakteryzujący się największym natężeniem ruchu tj.: skrzyżowanie projektowanej drogi z ulicą Paderewskiego.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, iż wielkości emisji substancji z ww. źródeł funkcjonujących na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą powodowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Emisja substancji do powietrza będzie zachodziła także 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. 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, w niniejszym postanowieniu określono jedynie warunek polegający na utrzymywaniu placu budowy w stanie ograniczającym wtórne pylenie, np. poprzez stosowanie plandek lub zraszanie placu budowy wodą w okresach suszy.

Z informacji zawartych w raporcie oraz uzupełnieniu wynika, że gospodarowanie odpadami w kontekście 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 budowlanych. Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą przede wszystkim prace budowlano-montażowe oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy. Odpady będą gromadzone w sposób dostosowany do ich frakcji i właściwości, a następnie, po uzyskaniu ekonomicznie uzasadnionej masy transportowej, odpady przekazywane będą uprawnionym podmiotom zewnętrznym celem ich dalszego zagospodarowania. 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 pochodzą będą z prac konserwacyjnych i porządkowych, ewentualnych remontów oraz zdarzeń losowych na drodze. Celem zapewnienia właściwej gospodarki odpadami na etapie realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia, w niniejszym postanowieniu zobowiązano inwestora do selektywnego magazynowania wytwarzanych odpadów. Ponadto, sformułowano warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza granicami obszarów chronionych. W odległości ok. 1,2 km od planowanego przedsięwzięcia znajduje się obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie w dniach 28 kwietnia 2017 r. oraz 24 maja 2017 r. przeprowadzono wizje terenowe, których celem było rozpoznanie zasobów środowiska przyrodniczego na trasie przebiegu inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie.



W trakcie prowadzonych prac na badanym terenie nie stwierdzono obecności tropów ani odchodów ssaków. Nie odnotowano również rozjechanych zwierząt. Awifauna przedmiotowego obszaru reprezentowana była przez pospolite gatunki ptaków m.in. takie jak kos, zięba, kopciuszek, mazurek, dzwonec, kulczyk, trznadel, grzywacz, kwiczoł. W celu ograniczenia negatywnego wpływu wycinki drzew na ptaki nałożono warunek, aby prowadzić ją poza okresem lęgowym trwającym od 1 sierpnia do końca lutego lub w tym okresie, gdy na drzewach przeznaczonych do wycinki nie zostaną stwierdzone gniazda ptaków. Na badanym terenie nie stwierdzono również kopców mrówek oraz obecności biegaczy. W trakcie przeprowadzonych kontroli stwierdzono natomiast występowanie objętego ochroną trzmiela ziemnego *Bombus terrestris*, jednak przedmiotowy teren stanowi jedynie miejsce jego żerowania. Podczas kontroli odnotowano pojedyncze odgłosy żaby trawnej *Rana temporaria* na sztucznych zbiornikach wodnych w pobliżu ogródków działkowych. Obiekty te mogą być również potencjalnym siedliskiem żaby moczarowej, żab zielonych oraz ropuch. W celu ograniczenia negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na herpetofaunę nałożono warunek, aby planowane do likwidacji zbiorniki stanowiące siedliska płazów opróżnić w terminie od 1 do 31 listopada. W przypadku stwierdzenia płazów w zbiorniku należy odłowić występujące w nim osobniki i przenieść je do sąsiadującego zbiornika. Zbiornik, który ma zostać zachowany należy odgradzić od miejsca budowy siatką herpetologiczną w sposób uniemożliwiający przedostawanie się płazów na plac budowy.

W strefie bezpośredniego oddziaływania analizowanej inwestycji stwierdzono występowanie siedliska 6510 Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatheron elatioris*) o powierzchni ok. 0,48 ha. Ze względu na niewielką powierzchnię siedliska nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowej inwestycji na jego stan zachowania w kraju. Ponadto, nałożono warunek, aby ograniczyć do minimum zniszczenie płatu tego siedliska. Dodatkowo, w trakcie prowadzonych badań stwierdzono występowanie gatunków objętych ochroną częściową: kocanek piaskowych *Helichrysum arenarium* oraz raketnika pospolitego *Pleurozium schreberi*. Ze względu na fakt, że są to gatunki pospolicie występujące na terenie kraju, nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na ich populacje. Ponadto, w związku z realizacją inwestycji planuje się wycinkę drzew i krzewów, w związku z czym nałożono warunek dotyczący konieczności zaprojektowania nasadzenia zieleni przydrożnej złożonej z gatunków rodzimych.

Uwzględniając powyższe, przy zastosowaniu przepisów ochrony gatunkowej nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na bioróżnorodność rozumianą, jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Nie nastąpi również negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami. Ponadto ze względu na fakt, że przedmiotowa inwestycja polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi, nie przewiduje się jej negatywnego wpływu na krajobraz.

Odwodnienie planowanej drogi zaprojektowano poprzez spadki podłużne i poprzeczne do wpustów a następnie do istniejącej bądź projektowanej kanalizacji deszczowej lub do rowów przydrożnych. Pod względem rodzaju odbiornika wód opadowych odcinek rozbudowywanej drogi podzielono na 2 zlewnie. Odcinek od początku rozbudowy ulicy Kleczewskiej do projektowanego ronda nr 1 odwadniany będzie poprzez spadki podłużne i poprzeczne, powierzchniowo do rowów drogowych trawiastych o szerokości dna 0,4 m, pochyleniu skarp 1:1,5 i głębokości od 0,5 do 1,2 m. Z rowów wodę planuje się odprowadzić

do projektowanej kanalizacji deszczowej ujętej w dokumentacji dotyczącej budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Kleczewskiej i Brunatnej (odrębne opracowanie). Na odprowadzenie wody do kanalizacji uzyskano zgodę Gminy Kazimierz Biskupi. Odcinek od ronda nr 1 do ronda Zakładowa/Szymanowskiego oraz do końca terenu realizacji inwestycji w ciągu ul. Paderewskiego odwadniany będzie poprzez spadki podłużne i poprzeczne, do wpustów ulicznych, a następnie przez kanalizację deszczową do rowu melioracyjnego 0010.R.KWG-C. Dzięki umocnieniu koryta rowu w miejscu zrzutu podczyszczonych ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, zrzut ten nie wpłynie negatywnie na parametry morfologiczne rowu.

Prace ziemne związane z budową kanalizacji deszczowej wykonywane będą do głębokości 3,5 m w najgłębszym miejscu czyli przy wylocie do rowu melioracyjnego. Wody gruntowe w tym miejscu zalegają poniżej dna wykopu, jednak w razie pojawienia się wody, przewiduje się jego odwodnienie za pomocą systemu igłofiltrów i odprowadzenie wody do koryta rowu poniżej planowanego przepustu. Odwodnienie będzie miało charakter czasowy, i wykonane będzie wyłącznie w okresie realizacji prac poniżej poziomu wód gruntowych. Po ich zaprzestaniu zwierciadło tych wód powróci do naturalnego kształtu. Poza pracami w sąsiedztwie koryta rowu melioracyjnego nie przewiduje się konieczności odwodnienia wykopów związanych z posadowieniem kanalizacji deszczowej.

Na przebiegu rozbudowywanej drogi znajdują się 3 przepusty drogowe, z których dwa, znajdujące się w km 1+423 i 1+786 projektowanej ulicy Kleczewskiej, zostaną zlikwidowane ze względu na brak konieczności odprowadzania nimi wody. Trzeci przepust, znajdujący się na rowie melioracyjnym 0010.R.KWG-C w km 1+030,96, zostanie rozebrany, a w jego miejscu powstanie nowy o długości 56 m. W czasie prowadzenia robót przepływ na cieku będzie czasowo skierowany „bypasem”, tak by prace mogły przebiegać w obrębie koryta. Prace ograniczone będą do minimalnego koniecznego odcinka rowu co przyczyni się do minimalizacji ingerencji w koryto cieku i wpływu na jego parametry hydromorfologiczne. Parametry techniczne przepustu zapewnią swobodny charakter przepływu wód w tym cieku, z zachowaniem jego sezonowej nierównomierności. Odwodnienie wykopu będzie się odbywać za pomocą systemu igłofiltrów, a zebrana woda zostanie odprowadzona do koryta rowu poniżej przepustu.

Opracowany na potrzeby oceny oddziaływania na środowisko *raport* zawiera prognozowane wielkości stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych, wyznaczone w oparciu o metodykę zawartą w Zarządzeniu nr 29 GDDKiA z dnia 30.10.2006 r. „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych”. Dodatkowo, w uzupełnieniu *raportu* odniesiono się także do metodyki zawartej w PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.” Na podstawie przeprowadzonych obliczeń ustalono, że ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych odprowadzane z terenu zainwestowania będą wymagały podczyszczania w celu zmniejszenia stężenia zawiesiny. Ze względu na jej wysokie stężenie zdecydowano się przed wylotem kanalizacji deszczowej do odbiornika - rowu melioracyjnego 0010.R.KWG-C, wykonanie dwóch sztuk separatorów zintegrowanych z osadnikami, za którymi zainstalowane zostaną zasuwki odcinające awaryjne przepływ na wypadek rozlania paliwa na drodze co zostało określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Analiza dokumentacji wykazała, że po zastosowaniu planowanych rozwiązań podczyszczających ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych czyli: rowów trawiastych i separatorów zintegrowanych z osadnikiem, spełnione będą warunki określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 18.11.2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800). Należy mieć na uwadze, że prawidłowe funkcjonowanie zaprojektowanego systemu odwodnienia oraz zagospodarowania ścieków wymaga dokonywania okresowego czyszczenia i konserwacji urządzeń odwadniających, co zostało określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano także wzmocnienie gruntów nasypowych pozostałych po dawnej odkrywce kopalnianej. Odcinki dróg, na których pod warstwami konstrukcyjnymi wykonane zostaną dodatkowe warstwy to droga główna od km 0+380 do km 0+930, dodatkowa jezdnia nr 3 od km 0+870 do km 1+222,04, dodatkowa jezdnia nr 4 i dodatkowa jezdnia nr 5. Na tych odcinkach powstanie wykop o głębokości 1,0 m, następnie wykonane będzie dogęszczenie istniejącego podłoża walcem bez wibracji. Na zagęszczonym podłożu ułożona zostanie geokrata o grubości 15 cm, wielkości oczka do 25x35cm, wytrzymałości 30kN/m wypełniona kruszywem łamanym. Na geokracie powstanie nasyp drogowy oraz konstrukcja jezdni. Dodatkowo, w rejonie km 1+820 drogi głównej wykonana zostanie wymiana gruntu organicznego o miąższości około 1,5 m na zagęszczony materiał w postaci kruszywa naturalnego. Powierzchnia wymiany wyniesie około 2150m<sup>2</sup>. Oba zabiegi są istotne dla odpowiedniego wzmocnienia podłoża, dlatego też ww. działania zostały określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Analizowany odcinek ulicy Kleczewskiej znajduje się na obszarze zlewni dwóch jednolitych części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*, – sztucznej części wód Kanał Ślesiński od jeziora Pątnowskiego do ujścia, o kodzie PLRW6000018349, oraz silnie zmienionej części wód Warta od Topca do Powy, o kodzie PLRW600021183519. Obie *jcwp* mają zły stan środowiskowy i są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych w związku z czym wyznaczono im derogację czasową od osiągnięcia celów ze względu na brak możliwości technicznych. Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, w zlewni Kanału Ślesińskiego od jeziora Pątnowskiego do ujścia występuje presja komunalna i przemysłowa. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które nie są wystarczające, aby zredukować presję komunalną w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu, zaplanowano też działania obejmujące „przeгляд pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni *jcwp* z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy - Prawo wodne”, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tych presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, w zlewni Warty od Topca do Powy nie zidentyfikowano presji mających wpływ na obniżoną ocenę stanu chemicznego. Konieczne jest dokonanie szczegółowego rozpoznania przyczyn w celu prawidłowego zaplanowania działań naprawczych. Wdrożenie działań będzie mogło nastąpić dopiero po ich rozpoznaniu, dlatego też przewiduje się możliwość wdrożenia zaplanowanych działań po roku 2021. W celu rozpoznania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu chemicznego zaplanowano następujące działania: przeprowadzenie weryfikacji Programu ochrony środowiska dla gminy w zakresie ograniczania emisji do atmosfery wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych.

Jednocześnie, inwestycja znajduje się na jednolitej części wód podziemnych, dalej *jcwpd*, nr 62 o kodzie PLGW600062. *Jcwpd* charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz słabym stanem jakościowym i jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego ze względu na odwadnianie odkrywkowej kopalni węgla brunatnego prowadzone przez KWB „Konin” i lokalny dopływ słonych wód kopalnianych. Z uwagi na wielopoziomowy charakter systemu wodonośnego lej depresyjny w poziomie przypowierzchniowym ma znacznie ograniczony zasięg w stosunku do leja depresyjnego w głębszych poziomach wodonośnych. Zagrożenie dla wód podziemnych stanowi szeroko rozumiana infrastruktura kopalniana i przemysłowa.

W oparciu o ustalenia Mapy Hydrogeologicznej Polski stwierdzono, że w podłożu przedmiotowej inwestycji główny poziom wodonośny stanowią utwory kredowe występujące przeciętnie od głębokości ok. 30 m p.p.t. Drugorzędne znaczenie mają lokalnie występujące poziomy micceński oraz czwartorzędowy, zalegający na głębokościach od 1 do kilku m p.p.t.

Obszar inwestycji położony jest poza wyznaczonymi na terenie kraju Głównymi Zbiornikami Wód Podziemnych (GZWP). Najbliższym położonym GZWP jest zbiornik oznaczony nr 151 Zbiornik Turek - Konin – Koło, oddalony od terenu zainwestowania o ok 1,3 km w kierunku południowym. Obszar inwestycji położony jest także poza terenami zagrożonymi powodzią.

Woda podczas budowy będzie dostarczana z miejskiej sieci wodociągowej lub będzie dowożona w pojemnikach bądź beczkowszach. Ścieki bytowe na etapie prac budowlanych gromadzone będą w przenośnych toaletach typu Toi-Toi, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych. Zawartość toalet będzie przewożona do punktów zlewczych oczyszczalni ścieków. Taki sposób zagospodarowania powstających w fazie realizacji ścieków bytowych uniemożliwi ich przeniknięcie do wód i gleby, dlatego też działanie to zostało określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

W celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, plac budowy będzie wyposażony w materiały i środki pochłaniające te substancje, a w sytuacjach awaryjnych jak wyciek paliwa, podjęte zostaną niezwłocznie działania mające na celu zapobieganie przenikania zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. W przypadku magazynowania materiałów niebezpiecznych lub mogących zanieczyścić glebę podłoże powinno być wykonane w sposób zapobiegający wnikaniu tych substancji. Działania te zostały określone jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Na terenie inwestycji nie będą prowadzone prace serwisowe maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. W przypadku wystąpienia awarii sprzętu będzie on transportowany do zewnętrznych warsztatów i punktów napraw. Zaplecze budowy powinno być zlokalizowane na terenie utwardzonym. Na jego terenie zostanie wygospodarowane miejsce służące do tankowania pojazdów obsługujących plac budowy, które w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem zostanie zorganizowane na szczelnym podłożu zaopatrzone w materiały i środki pochłaniające substancje ropopochodne, co zostało określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Mając na uwadze ochronę wód powierzchniowych nałożono także warunek lokalizowania baz materiałowo-sprzętowych (magazynów, składów, baz transportowych), urobku z wykopów oraz odpadów powstających podczas prowadzenia prac, poza korytem istniejącego rowu melioracyjnego 0010.R.KWG-C lub jego bliskim sąsiedztwem. W chwili likwidacji baz materiałowo-sprzętowych oraz zaplecza budowy należy doprowadzić teren do stanu pierwotnego, co zostało określone jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje także prace na terenie ogródków działkowych zlokalizowanych po zachodniej stronie projektowanej ulicy Kleczewskiej polegające na likwidacji ujęcia wody, stawu o powierzchni 550 m<sup>2</sup> do którego pompowana jest woda ze studni, a także odwierceniu studni głębinowej do głębokości 95 m p.p.t., ujmującej warstwę margli kredowych.

Przed przystąpieniem do wiercenia, w miejscu dołu urobkowego w sąsiedztwie wiertni zostanie zdjęta warstwa gleby i złożona na pryzmie. Dół urobkowy wyłożony zostanie szczelnym materiałem; urobek powstały podczas wiercenia w nim gromadzony nie będzie zawierał substancji niebezpiecznych. W studni do głębokości 45 m p.p.t. osadzona zostanie rura PCV o średnicy 315mm. W przedziale 45 - 95 m p.p.t. wykonany zostanie podwiert o średnicy 270 mm, a otwór studzienny pozostanie bosy - bez zabudowy filtrów rurowych. Do wiercenia wykorzystana zostanie płuczka wodna bez dodatków chemicznych. W przelocie 0 - 2 m p.p.t. wykonany zostanie korek cementowy pomiędzy rurą nadfiltrową, a ociosami otworu wiertniczego, który będzie zapobiegać spływowi wód powierzchniowych do otworu. Odizolowanie wód poziomu kredowego od poziomów leżących wyżej uzyskane zostanie poprzez korek cementowy w spągu nadległej warstwy. Po zakończeniu wiercenia dół urobkowy zostanie zlikwidowany i przykryty odłożoną wcześniej glebą, a teren po robotach związanych z wierceniami zostanie zrehabilitowany i wyrównany. Projektowana maksymalna godzinowa wydajność studni będzie wynosić 60 m<sup>3</sup>, natomiast średniodobowo pobór będzie wynosił ok. 120 m<sup>3</sup>. Zgodnie z informacjami zawartymi w uzupełnieniu *raportu*, pobór wód w

ilości  $Q_{\max} = 30,0 \text{ m}^3/\text{h}$  przy depresji  $s = 10 \text{ m}$ , spowoduje wystąpienie leja depresji o zasięgu  $R = 125 \text{ m}$ . Na podstawie zebranej dokumentacji przeanalizowano zasięg oddziaływania projektowanej studni zawierający się w leju depresji i stwierdzono, że nie znajdują się w nim inne ujęcia wód podziemnych, oraz że lej depresji projektowanej studni nie będzie znajdować się w leju innego ujęcia. Najbliżej położone czynne ujęcie wody z warstwy kredowej znajduje się w odległości 400 m. Biorąc powyższe pod uwagę, stwierdzono, że przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na środowisko, w tym na warunki hydrodynamiczne w rejonie, dlatego pobór maksymalny godzinowy z wydajnością nie większą niż  $60 \text{ m}^3/\text{h}$  został określony jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Woda ze studni będzie przeznaczona do nawodnień upraw na terenie ogródków działkowych, w związku z czym nie przewiduje się realizacji urządzeń służących uzdatnianiu wody. W trakcie prac związanych z likwidacją stawu odprowadzanie wody planuje się za pomocą pomp zanurzeniowych lub systemu igłofiltrów do istniejącej kanalizacji deszczowej za zgodą jej właściciela. Staw zostanie zasypany kruszywem naturalnym.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem, substancje szkodliwe będą magazynowane w szczelnych, zamykanych pojemnikach na utwardzonej i stabilnej powierzchni. W razie konieczności użyte zostaną środki neutralizujące substancje ropopochodne.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy oś przeanalizowano wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Planowany system odwodnienia został tak zaprojektowany aby przejąć wszystkie zanieczyszczenia z drogi nie zanieczyszczając środowiska, a także zapewnić właściwe warunki gruntowo-wodne w otoczeniu drogi. Poza tym, w zasięgu oddziaływania projektowanej studni, zawierającym się w leju depresji, nie znajdują się inne ujęcia wody, a lej depresji projektowanej studni nie będzie znajdować się w leju innego ujęcia. Po przeanalizowaniu materiałów dotyczących budowy geologicznej, warunków hydrogeologicznych, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia oraz planowane urządzenia ochrony środowiska przyjęte do podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, wydajność studni, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne w tym sposób postępowania z odpadami nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji zgodnie z warunkami nałożonymi w niniejszym postanowieniu oraz przy zastosowaniu przedstawionych w dokumentacji rozwiązań projektowych nie będzie stwarzać zagrożenia dla środowiska wodnego analizowanego obszaru.

Zgodnie z treścią raportu w sąsiedztwie drogi objętej zamierzeniem inwestycyjnym nie znajdują się żadne stanowiska archeologiczne oraz obiekty zabytkowe ujęte w ewidencji Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Realizacja planowanej inwestycji będzie wiązała się z chwilowym oddziaływaniem na krajobraz. Wpływ w tym zakresie powodowany będzie przez lokalizację zaplecza budowy oraz pracę sprzętu budowlanego. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne, które ustanie po zakończeniu prac wykonawczych. Na podstawie zapisów raportu ustalono, że przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne i kulturowe. Wobec faktu, iż planowane przedsięwzięcie stanowi uzupełnienie i rozwinięcie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, a rozpatrywany odcinek drogi jest częściowo elementem już istniejącym i wprowadzonym w krajobraz stwierdzono, że inwestycja nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej i tym samym nie wpłynie znacząco

na walory krajobrazowe w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego. Pomimo faktu, iż w ramach realizacji przedsięwzięcia powstaną również nowe elementy infrastruktury drogowej (np. ronda), należy stwierdzić, iż nie wpłyną one znacząco na sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania.

Projektowana inwestycja drogowa na etapie budowy, ze względu na wykorzystywanie do ruchu pojazdów spalinowych będących źródłem emisji gazów cieplarnianych, może mieć wpływ na zmiany klimatyczne. Z treści *raportu* wynika jednak, iż prace i roboty budowlane nie spowodują znaczącego wzrostu emisji, a tym samym nie wpłyną znacząco na warunki klimatyczne w ujęciu lokalnym i globalnym. 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. Przedsięwzięcie realizowane będzie poza bezpośrednim zasięgiem występowania wód powierzchniowych, w tym cieków, oraz poza obszarami zagrożonymi podtopieniami. Wobec powyższego, należy uznać, że w kontekście realizacji inwestycji ryzyko zagrożenia powodzią lub podtopieniem jest znikome. Zgodnie z treścią *raportu* profil podłużny terenu objętego zamierzeniem inwestycyjnym jest względnie płaski. Deniwelacje nie przekraczają 10 m. Wobec powyższego należy stwierdzić, że również prawdopodobieństwo wystąpienia ruchów osuwiskowych i masowych ziemi jest znikome.

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 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.

Wobec powyższego orzeczono jak w osnowie.

### POUCZENIE

Zgodnie z art. 77 ust. 7 *ustawy ooś*, na niniejsze postanowienie stronom nie przysługuje zażalenie.



*[Handwritten signature]*  
Tomasz Białkowski

#### Otrzymuje:

- ① Prezydent Miasta Konina, Plac Wolności 1, 62-500 Konin
2. Pan Marcin Matysik, SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp. j.  
ul. Głuchowska 1, 60-101 Poznań – pełnomocnik Inwestora
3. aa