

Pleszew, dn. 17.10.2024 r.

Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew
ul. Rynek 1,
63 – 300 Pleszew

OBWIESZCZENIE OS.6220.1.1.2023.JB26

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572) w związku z art. 38, art. 74 ust. 3, ust. 3f, ust. 3g oraz 85 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112), Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew zawiadamia, że dnia 17.10.2024 r. została wydana decyzja OS.6220.1.1.2023.JB26 dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: **„Budowa obwodnicy m. Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona łąka – Brzezcie)”**, której treść podaję niżej.

Od decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kaliszu za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Pleszew **w terminie 14 dni** od dnia doręczenia decyzji.

Doręczenie obwieszczenia stronom uważa się za dokonane **po upływie 14 dni** od dnia publicznego udostępnienia w Biuletynie Informacji Publicznej. Udostępnienie obwieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Pleszew następuje z dniem 18 października 2024 r.

**BURMISTRZ
MIASTA I GMINY PLESZEW**

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust.1, ust. 2 pkt 2, art.75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1, ust 2 pkt 2, art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), § 3 ust. 1 pkt 7, § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 67 oraz § 3 ust. 1 pkt 89 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019r. poz. 1839), art. 104 k.p.a. (Dz. U. z 2024 r. poz. 572) po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu z siedzibą ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań w imieniu której działa pełnomocnik Pan Wojciech Furmaniak p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu w sprawie wydania decyzji dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: „**Budowa obwodnicy m. Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezcie)**”, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Kaliszu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Pleszewie

orzekam

- 1. Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,**
- 2. Zatwierdzam warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę informacje art. 63 ust. 1 ustawy oraz wskazuję konieczność uwzględnienia w projekcie budowlanym oraz w trakcie realizacji przedsięwzięcia następujących warunków i wymagań:**

- 1) realizacja przedsięwzięcia drogi klasy i GP w wariantcie drugim (W2) o długości odcinka ok. 6,649 km w skład, której wchodzi budowa:
 - węzła „Zielona Łąka” na połączeniu z drogą DK11,
 - skrzyżowania typu rondo w miejscowości Brzezcie na skrzyżowaniu z ul. Dębową, które będzie połączeniem DK12 z DK11,
 - dwóch przejazdów drogowych,
 - powiązanie projektowanej drogi DK12 z innymi drogami publicznymi za pośrednictwem węzła „Zielona Łąka” oraz skrzyżowania rondo;zakres prac obejmuje przebudowę koryta ciekłu Ner z g z niżej wymienionymi lokalizacjami:
 - km ok. 3+970 przybliżona długość przebudowy koryta rzeki wyniesie około 235 m, a długość likwidowanego koryta – ok. 121 m;
 - km ok. 5+900 przybliżona długość przebudowy koryta rzeki wyniesie około 126 m, a długość likwidowanego koryta – ok. 115 m;
 - km ok. 6+702 przybliżona długość przebudowy koryta rzeki wyniesie około 160 m, a długość likwidowanego koryta – ok. 115 m;
- 2) wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia odprowadzać rowami drogowymi oraz kanalizacją deszczową do odbiorników poprzez zbiorniki retencyjne, których wielkość zapewni

możliwość utrzymania ilości odprowadzanych wód na poziomie sprzed utwardzenia powierzchni zlewni. Zbiorniki należy wykonać zgodnie z ustaleniami zawartymi w pozwoleniu wodnoprawnym.

Lp.	nr zbiornika	Orientacyjny pikietaż zbiornika	Strona	odbiornik wód opadowych (ciek)
1	DK12_1	2+260	Lewa	Rów DK12 2+133
2	DK12_2	2+370	Lewa	Rów DK12 2+133
3	DK12_3	2+720	Lewa	Rzeka Ner 1
4	DK12_4	3+820	Lewa	Rzeka Ner 2
5	DK12_5	4+160	Prawa	Rzeka Ner 2
6	DK12_6	5+900	Lewa	Rzeka Ner 3
7	DK12_7	6+610	Lewa	Rzeka Ner 4
8	DK12_8	7+720	Lewa	Rów 26+359L
9	DK12_9	7+910	Lewa	Rów 26+359L

- 3) wykonać przebudowę sieci elektroenergetycznych 110 kV zgodnie z przedstawionymi niżej lokalizacjami i parametrami, przy czym podany pikietaż jeź przybliżony, co oznacza, że na kolejnych etapach projektu obiekty mogą zostać zaprojektowane z dokładnością +/- 20 metrów :

Droga	Orientacyjny km od	Orientacyjny km do	obiekt	Forma (długości podano jako orientacyjne)
DK12	2+700	2+900	Linia 110kV Jarocin Południe - Pleszew	Rozbiórka dł. 101m i budowa dł. 308m
DK12	3+310	3+320	Linia 110kV Ostrów - Pleszew	Przebudowa dł. 203m

- 4) przebudowę sieci wodociągowych i kanalizacyjnych oraz sieci elektroenergetycznych wykonać w uzgodnieniu z zarządcami ww. sieci.
- 5) nie zmieniać lokalizacji wylotu do ciekę Ner odprowadzającego wody z pobliskiej oczyszczalni (km 4+000) ponieważ wylot znajduje się na odcinku, gdzie kończy się łuk i zaczyna odcinek prosty, tzn. wprowadzenie kanału z oczyszczalni jest na odcinku prostym przebudowy, gdzie nowe koryto dowiązuje się do istniejącego. Zminimalizować konieczności czasowego zatrzymania odprowadzenia podczyszczonych ścieków. Ze względu na wykonanie robót z umocnieniem ciekę w obszarze istniejącego wylotu może wystąpić konieczność zabezpieczenia poprzez zamontowanie od wylotu rękawa z odprowadzeniem ścieków poniżej wykonywanych prac w korycie ciekę. Konstrukcja wylotu będzie dowiązana do skarp cieków i zlicowana z projektowanym umocnieniem;
- 6) w trakcie realizacji inwestycji stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
- 7) w celu ograniczenia emisji do powietrza:
- maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych,
 - stosować maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 30 kwietnia października 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki,
 - wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy,

- d) zastosować technologię powodującą minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów między innymi poprzez:
- stosowanie przywożonych, gotowych mieszanek eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy,
 - materiały sypkie powinny być przywożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję wtórną poprzez zaplandekowane naczepy i przyczepy,
 - utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w należyłym porządku (usuwanie pyłów, w okresie wysokich temperatur i susz zraszanie powierzchni),
 - wyłączanie urządzeń i maszyn w przypadku awarii,
 - unikać składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy
- e) masy bitumiczne należy przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.
- 8) w trakcie robót zaopatrzenie w wodę należy realizować poprzez dowóz wody beczkowozami lub pobór z sieci wodociągowej za zgodą zarządcy sieci;
- 9) ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (kabin typu TOI-TOI), sukcesywnie opróżnianych przez podmioty do tego uprawnione;
- 10) zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym:
- zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne bezodpływowe zbiorniki ścieków bytowych, których zawartość będzie przekazywana podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich odbiór,
 - zaplecze budowy oraz bazy materiałowe należy zlokalizować w odległości ponad 50 m od cieków wodnych,
 - podłoże zaplecza budowy, po którym poruszać się będą maszyny i samochody należy uszczelnić,
 - każdego dnia po zakończeniu pracy, a szczególnie w dni wolne od pracy, maszyny i samochody parkować na wyznaczonym do tego celu terenie zaplecza budowy,
 - zaplecze budowy należy wyposażać w zorganizowany system spływu wód opadowych z możliwością ich oczyszczenia bądź zmagazynowania, w przypadku ich ponadnormatywnego zanieczyszczenia w sytuacjach awaryjnych,
 - należy sprawdzać na bieżąco stan techniczny pracujących maszyn budowlanych i transportowych,
 - w pobliżu miejsca garażowania i tankowania należy zabezpieczyć odpowiednie ilości sorbentów przeznaczonych do zbierania rozlewów, w celu neutralizacji możliwych wycieków substancji niebezpiecznych, w tym ropopochodnych,
 - w sytuacji wystąpienia awarii, w skutek której grunt zostanie zanieczyszczony, należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczone warstwy ziemi i przekazać specjalistycznej firmie posiadającej stosowne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami niebezpiecznymi;
- 11) na wszystkich etapach przedsięwzięcia zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska gruntowo-wodnego substancji szkodliwych oraz zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. W zakresie gospodarki odpadami przede wszystkim:
- a) minimalizować ilość powstających odpadów;
 - b) zbierać odpady z placu budowy w sposób selektywny,
 - c) nie mieszać odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne, o ile nie poprawi to bezpieczeństwa procesów odzysku lub unieszkodliwiania,
 - d) poddawać odpady unieszkodliwianiu, jeżeli odzysk z przyczyn technologicznych, ekologicznych lub ekonomicznych jest niemożliwy;

- e) unieszkodliwiać odpady w miejscu ich wytwarzania, a w przypadku, gdy nie jest to możliwe w miejscu najbliższym ich wytworzenia;
 - f) unieszkodliwianiu poddawać te odpady, z których zostały wysegregowane uprzednio odpady do odzysku;
 - g) stosować surowce i materiały, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość;
 - h) odpady z rozbiórek nawierzchni drogowych można przejściowo składować na terenie placu budowy, a następnie po selekcji i przerobieniu (kruszenie elementów betonowych) wykorzystać do budowy trasy lub przekazać do unieszkodliwiania;
 - i) odpady z rozbiórek sieci infrastruktury technicznej: część (elementy betonowe) jak w przypadku powyżej, część (oprawy i lampy fluorescencyjne z energetyki) jako odpady niebezpieczne przeznaczyć do odzysku wyspecjalizowanej firmie;
 - j) zdjęte podczas robót przygotowawczych gleba i ziemia, jeżeli w części będą się nadawały przekazać do wykorzystania przy robotach wykończeniowych (np.: jako podłoże pod trawniki i do umocnienia skarp), a część nie nadającą się do wykorzystania należy przekazać do unieszkodliwiania;
 - k) do czasu wykorzystania, wierzchnią, próchniczną warstwę gleby tymczasowo zmagazynować w wydzielonym miejscu na obszarze opracowania, np. wzdłuż wykopów na wytrzymałej folii. Masy ziemne z głębszych warstw wykopu zostaną tymczasowo odłożone oddzielnie, podobnie jak warstwa próchniczna w miarę możliwości wykorzystać na terenie przedsięwzięcia m.in. do zasypania wykopów, realizacji nasypów, wbudowane w korpus ziemny drogi lub na pozostałym terenie przedsięwzięcia;
 - l) grunt z wykopów nie nadający się do wykorzystania przy budowie trasy, należy przekazać do unieszkodliwiania;
 - m) grunt zanieczyszczony np. substancjami ropopochodnymi, należy usunąć i przekazać do unieszkodliwienia przez wyspecjalizowaną firmę, posiadającą zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie unieszkodliwiania tego rodzaju odpadów niebezpiecznych;
 - n) odpady powstałe z wycinki drzewostanu takie jak karpiny drzew, zaleca się wykorzystać do zagospodarowania projektowanych przejść dla zwierząt.
- 12) wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń; czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do minimum. Wykopy wymagające odwadniania zabezpieczać zabudową ze ścianek szczelnych;
- 13) ewentualne zrzuty wód z odwodnienia wykopów do cieków naturalnych prowadzić z zastosowaniem rozwiązań minimalizujących zawartość zawiesiny ogólnej w odprowadzanych wodach, a w miejscu zrzutu zabezpieczyć dno i skarpy cieków przed rozmyciem zgodnie z warunkami określonymi przez zarządcę cieku, rury bezpośrednio odprowadzające wodę do odbiorników ułożyć pod kątem 45°; ewentualne zrzuty wód z odwodnień do gruntu prowadzić metodą natryskową – rozdeszczowania;
- 14) prace związane z przebudową rzeki Ner i rowów melioracyjnych, ograniczyć do niezbędnego minimum. Ograniczać lub minimalizować wszelkie ingerencje (np. manewrowanie ciężkim sprzętem) w fizyczną strukturę koryta rzeki oraz jego bezpośrednią otulinę. Prace w korycie rzeki Ner prowadzić w sposób minimalizujący zakres przekształceń (zminimalizować obszar ingerencji do jak najkrótszych odcinków powyżej i poniżej miejsca kolizji);
- 15) ruch pojazdów kołowych w korycie rzeki oraz przemieszczanie mas ziemnych, żwiru i kamieni poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki dopuszcza się odcinkowo w miejscach projektowanych obiektów;
- 16) prace związane z budową nowego koryta rzeki Ner prowadzić z zachowaniem ciągłości przepływu w istniejącym korycie, bez konieczności budowy kanału obiegowego, a także przy niskich stanach wody;

- 17) wody rzeki Ner należy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem (zamuleniem istniejącego koryta) poprzez uformowanie od strony wody górnej grobli;
- 18) nie pozyskiwać kamieni, żwirów ani innych materiałów stanowiących materiał denny koryta ciek;
- 19) wszelkie prace wykonywane w rejonie koryta rzeki Ner ograniczyć do minimum w okresie tarła występujących tam ryb od 15 marca do 30 czerwca. Warunkowo dopuszcza się możliwość prowadzenia prac ww. terminie po uzyskaniu pozytywnej opinii ichtiologa (nadzór przyrodniczy);
- 20) przekładane odcinki koryta rzeki Ner zaprojektować z wykorzystaniem rozwiązań stosowanych w pracach renaturyzacyjnych, tak aby posiadał on jak najbardziej zróżnicowaną hydromorfologię. Umocnienia brzegowe należy projektować z materiałów naturalnych. Rozwiązanie projektowe należy na bieżąco uzgadniać z ichtiologiem i hydrogeomorfologiem;
- 21) umocnienie nowego koryta prowadzić w suchym kanale;
- 22) odwodnienie zaprojektować z wykorzystaniem, w szczególności rowów drogowych, odcinków szczelnej kanalizacji deszczowej oraz zbiorników retencyjnych z przelewem do cieków lub urządzeń wodnych;
- 23) zrzuty wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia planowanego układu drogowego prowadzić z zastosowaniem regulatorów przepływu dostosowanych do obliczeń przepustowości odbiorników;
- 24) w systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną i substancję ropopochodną;
- 25) wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu i wód podziemnych przed zanieczyszczeniem;
- 26) prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych;
- 27) na wszystkich etapach przedsięwzięcia zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami, w tym minimalizować ich ilość, gromadzić selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska gruntowo-wodnego substancji szkodliwych oraz zapewnić ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
- 28) przed przystąpieniem do robót budowlanych uzyskać wymagane zgody wodnoprawne na budowę/przebudowę/likwidację urządzeń wodnych;
- 29) wszystkie prace przyrodnicze prowadzić pod nadzorem przyrodniczym przy udziale specjalisty herpetologa i ornitologa. Przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. form ochrony przyrody;
- 30) drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia należy zabezpieczyć przed ich uszkodzeniem zgodnie ze sztuką ogrodniczą oraz obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- 31) w pobliżu drzew, które nie będą wycinane lub przesadzane, zasięg prowadzonych prac musi być jak najmniejszy, a czas trwania robót jak najkrótszy;
- 32) unikać lokalizacji placów składowych i zaplecza budowlanego w obrębie zasięgu koron drzew;
- 33) w obrębie systemu korzeniowego w promieniu 5 m od pnia drzewa (nie mniej, niż zasięg korony) niedopuszczalne jest składowanie materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np. cement, wapno, chemikalia, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe;
- 34) wycinkę drzew bezwzględnie ograniczyć do minimum niezbędnego do realizacji inwestycji;

- 35) przeprowadzić nasadzenia drzew, minimalizujące straty przyrodnicze za wycinane drzewa, krzewy poza terenem leśnym:
- w stosunku 1:1 za każdy wycięty pień drzewa o obwodzie powyżej 50 cm do 100 cm (mierzony na wysokości 130 cm), w stosunku 1:2 za każdy wycięty pień drzewa o obwodzie od 101 do 200 cm, w stosunku 1:3 za każdy wycięty pień drzewa o obwodzie od 201 cm do 300 cm oraz w stosunku 1:4 za każdy wycięty pień drzewa powyżej 300 cm;
 - nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów.
- 36) nasadzenia o których mowa w pkt 35 wykonać z uwzględnieniem poniższych warunków:
- nie wykorzystywać roślin gatunków obcych;
 - wykonać je do gruntu;
 - przeprowadzić niezależnie od tego czy na wycinkę wymagane jest zezwolenie;
 - wykonać wzdłuż istniejących dróg tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki istniejących, w pierwszej kolejności na terenie gminy Pleszew, a w przypadku braku miejsca na terenie powiatu, w ostateczności województwa.
- 37) do nasadzeń zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski, w szczególności drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pnieniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia drzew i krzewów pielęgnować i regularnie podlewać przez okres minimum 3 lat.
- 38) prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących, w okresie 3 lat od ich posadzenia – w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzenia braku zachowania ich żywotności, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
- 39) wycinkę drzew i krzewów oraz zrywanie wierzchniej warstwy gleby należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem 1 marca – 15 października. Wykonywanie tych prac w okresie lęgowym dopuszczalne jest wyłącznie pod nadzorem przyrodniczym i tylko w określonych warunkach, kiedy prace nie zagrażają bezpośrednio chronionym gatunkom, tj. po uprzednim wykluczeniu lęgów przez nadzór. Nadzór powinien być prowadzony przez specjalistów, posiadających wykształcenie wyższe biologiczne oraz posiadających udokumentowane doświadczenie ornitologiczne (inwentaryzacje, publikacje, raporty ooś, nadzory).
- 40) prace budowlane w pobliżu terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰), za wyjątkiem prac wymagających ciągłości robót ze względu na zachowanie wymogów technologicznych;
- 41) wykonać ekrany akustyczne, minimalizujące oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie, zgodnie z przedstawionymi niżej lokalizacjami i parametrami:

Nr el.	Rodzaj ekranu	Droga	kilometraż		Długość [m]	Wysokość [m]	Strona drogi
			początek	koniec			
1	transparentny	DK12 obw. Pleszewa W2	2+471	2+635	163	3	Lewa
2	transparentny	DK12 obw. Pleszewa W2	2+472	2+634	163	3	Prawa
3	pochłaniający	Węzeł Pleszew	0+281	0+358	75	4	Lewa
4	pochłaniający	Węzeł Pleszew	0+238	0+281	110	3	Lewa
5	pochłaniający	Węzeł Pleszew	0+003	0+069	68	3	Prawa
6	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	3+139	3+309	169	3	Prawa
7	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	3+749	3+898	148	3	Lewa
8	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	4+639	4+857	217	3	Prawa
9	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	4+790	4+976	187	3	Lewa
10	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	7+093	7+261	167	3	Lewa
11	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	7+645	7+833	187	3	Lewa
12	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	8+375	8+424	150	4	Lewa
13	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	8+424	8+430	43	4,5	Lewa
14	pochłaniający	DK12 obw. Pleszewa W2	8+430	8+466	93	3	Lewa

- 42) ekrany należy odpowiednio oznakować tak, aby zminimalizować rozbijanie się ptaków o urządzenia ochrony akustycznej. Ekrany przezroczyste wyposażyć we wtopione w tafłę ekranu pionowe pasy o szerokości 2 cm o czarnej barwie, rozmieszczone co 10 cm na całej ich wysokości;
- 43) ekrany akustyczne w miarę możliwości obsadzić pnączami roślin rodzimych gatunków;
- 44) w przypadku braku możliwości zastosowania ciągłych ekranów akustycznych na odcinkach, gdzie konieczna jest obsługa nieruchomości w obszarze inwestycji zastosować bramy przesuwne (na tzw. zakładkę) w ekranach akustycznych, dodatkowo jezdnie lub zjazdy w nowym miejscu (poza ekranem) w celu zachowania standardów akustycznych dla terenów podlegających ochronie;
- 45) w miejscach stwierdzenia migracji w celu zabezpieczenia przed wtargnięciem na plac budowy należy zastosować stałe zabezpieczenia w postaci siatek metalowych o oczkach o średnicy $\leq 0,5$ cm i wysokości 50 cm w części nadziemnej, trwale powiązanych z ogrodzeniem, powiększonej o przewieszkę 10 cm oraz część zakopaną pod poziomem terenu co najmniej 10 cm. Siatka dla płazów wyposażyć w przewieszkę, czyli jej górna krawędź (ok. 10 cm) musi być wygięta na zewnątrz tak, aby uniemożliwić płazom wspinanie się na nią i pokonywanie jej górą. Siatki dogęszczające zaleca się zamontować na odcinkach, gdzie na etapie budowy sugerowane są wygradzenia tymczasowe;
- 46) zastosować ogrodzenia ochronne dla płazów, które muszą być szczelne również w miejscach przejść przez rowy drogowe oraz pasy technologiczne. Należy również zabezpieczyć obiekty odwodnieniowe stanowiące potencjalne pułapki dla płazów. Zabezpieczenie powinno umożliwić opuszczanie pułapek przez płazy, które przenikają do wnętrza urządzeń od strony otwartych rowów w miejscach, gdzie z uwagi na lokalizację tych urządzeń poza ogrodzeniem jest możliwy dostęp płazów i małych zwierząt.
- 47) ogrodzenia herpetologiczne należy wprowadzić na odcinkach naprowadzających na przejście, na długości po 100 m od przejścia dla zwierząt w obie strony oraz na wysokości zbiorników retencyjnych, a także tych na długości 100 m przed i za zbiornikiem. Zbiorniki retencyjne zlokalizowane pomiędzy innymi drogami a projektowaną obwodnicą planuje się wygradzić w całości;
- 48) gady występujące w zasięgu placu budowy inwestycji przenieść pod nadzorem herpetologa na miejsca zastępcze. Przenoszenie powinno odbywać się w porze roku o największej ich aktywności (kwiecień – wrzesień) na stałe stanowiska zastępcze, które powinny znajdować się w jak najbliższej odległości od miejsca złowienia. Powinny to być miejsca podmokłe lub okolice zbiorników wodnych dla zaskrońców oraz murawy i zbiorowiska leśne dla jaszczurki zwinki i jaszczurki żyworodnej.
- 49) przejścia dla zwierząt:
 - a) most nad rzeką Ner w km 3+970 oraz most w km 6+702, a także most w ciągu drogi serwisowej w km 4+050 zaprojektować, aby pełnić mogło funkcję przejścia dla zwierząt średnich tj. przewidzieć 6 m wolnej przestrzeni po obu stronach rzeki oraz wysokość 3,5 m,
 - b) zaprojektować konstrukcje przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu jej krzyżowania się z drobnymi ciekami w taki sposób, aby umożliwiły przejście drobnych ssaków; wymagane minimalne parametry obiektów: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m; każdy przepust powinien mieć wybudowaną minimum jednostronną, suchą kładkę, zachodzącą na skarpy wykopu,
 - c) na terenach dużych kompleksów leśnych, stanowiących element korytarzy migracji, wskazana jest budowa przejść dla zwierząt (rodzaj powinien zostać dostosowany do lokalnych uwarunkowań), w połączeniu z wygradzeniami naprowadzającymi, zabezpieczającymi dodatkowo drogę przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię,
 - d) należy odpowiednio zagospodarować projektowane przejścia dla zwierząt, w tym: dokonać nasadzeń, zainstalować osłony przeciwośnieniowe oraz pokryć je właściwym podłożem przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy),

- e) należy wybudować przejścia dla płazów,
- f) zastosować przepusty o przekroju prostokątnym. W przypadku przebudowywanych obiektów przeanalizować możliwość zmiany przekroju istniejących przepustów na prostokątne i uwzględnić w miejscach, gdzie będzie to możliwe,
- g) dla wybudowanych przejść dla zwierząt należy zastosować następujące działania adaptacyjne otoczenia polegające m.in. na:
- preferowaniu jednofunkcyjności obiektu (bez prowadzenia dróg lokalnych, szczególnie utwardzonych);
 - zaprojektowaniu zieleni niskiej i wysokiej, dostosowanej do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego;
 - pokryciu przejścia właściwym podłożem (piasek, żwir – przejścia dolne, urodzajna gleba – przejścia górne), przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy itp.);
 - „przyjazne”, niezabetonowane i nieutwardzone wykończenie przyczółków i skarp;
 - stosowaniu przesłon przeciwołnieniowych (np. palisada, wał ziemny);
 - zastosowaniu właściwej kolorystyki (ciemne tonacje szarości, zieleni);
 - w przypadku suchych przepustów, przewidzianych jako przejście dla płazów, dno obiektów powinno być jednostronnie nachylone i pokryte materiałem piaszczystym;
 - skarpy związane z przeprawami mostowymi powinny mieć maksymalnie pionowe nachylone od strony drogi i maksymalnie poziome od strony otoczenia mostu. Dzięki temu migrujące w okresie wiosennym płazy nie będą wchodzić na drogę, a przemieszczać się wzdłuż jej podstawy.

50) wykonać przejścia dla zwierząt zgodnie z przedstawionymi niżej lokalizacjami i parametrami, przy czym podany pikietaż jeź przybliżony, co oznacza, że na etapach projektu obiekty mogą zostać zaprojektowane z dokładnością +/- 20 metrów:

Lp.	Kilometraż	Przeszkoda	Funkcja środowiskowa	Minimalne parametry przejścia [m]		Min. współ. względnej ciasnoty	Informacje dodatkowe
				Ilość ścieżek x szerokość	światło pionowe		
1	2+305	ciek (rów DK12 2+133)	Przejście dolne dla zwierząt małych zintegrowane z ciekami	2x1	1,5	≥0,07	półki ziemne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna 2 x 1 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥1,5 m
2	3+970	rz. Ner 2	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekami	2x6	3,5	≥0,7	półki ziemne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna 2 x 8,2 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu 2,5 m
3	4+050	rz. Ner 2	Przejście dolne dla zwierząt średnich	2x6	3,5	≥0,7	Jw.

Lp.	Kilometraż	Przeszkoda	Funkcja środowiskowa	Minimalne parametry przejścia [m]		Min. współ. względnej ciasnoty	Informacje dodatkowe
				Ilość ścieżek x szerokość	światło pionowe		
			zintegrowane z ciekim				
4	6+702	rz. Ner 4	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim, droga serwisowa	2x6	3,5	≥0,7	półki ziemne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna 2 x 9 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu 5 m
5	7+790	ciek (rów 26+359L)	Przejście dolne dla zwierząt małych zintegrowane z ciekim	2x1	1,5	≥0,07	półki ziemne (gruntowe pasy terenu powyżej poziomu wody średniej) szerokość minimalna 2 x 1 m; wysokość minimalna (światło pionowe) od półki do spodu konstrukcji przepustu ≥1,5 m

51) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wykonać monitoring w zakresie wykorzystania przejść dla zwierząt. Monitoring rozpocząć - po roku licząc od dnia oddania obiektów do użytkowania i kontynuować przez 12 miesięcy. Kolejne cykle badań przeprowadzić w 3 i 5 roku użytkowania. Wyniki monitoringu wraz z interpretacją i oceną wpływu, a także propozycją działań minimalizujących przedstawić w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym właściwemu ze względu na miejsce inwestycji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w formie raportów rocznych w terminie 3 miesięcy po upływie każdego 12 miesięcznego cyklu obserwacji.

a) zakres monitoringu:

- określenie intensywności wykorzystania przejść,
- określenie gatunków zwierząt korzystających z przejść,
- określenie częstotliwości wykorzystania przejść w odniesieniu do poszczególnych gatunków,
- określenie ewentualnych zaleceń modyfikacji przejścia,
- kontrola śmiertelności zwierząt na drodze.

b) częstotliwość kontroli przejść dla dużych i średnich zwierząt co najmniej 1 kontrola na miesiąc,

c) częstotliwość kontroli przejść dla małych zwierząt w tym płazów w ciągu roku powinna odbywać się na 50% obiektów rozłożonych równomiernie wzdłuż drogi, 1 raz w miesiącu z zaznaczeniem, że każda kolejna kontrola obejmować będzie inne przejścia. W okresie wiosennej i jesiennej migracji częstotliwość kontroli tych przejść powinna wynosić 1 kontrola co 7 dni.

52) na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wykonywać kontrolne pomiary hałasu, przy czym szczegółowe zasady lokalizacji punktów pomiaru poziomu hałasu oraz warunków i metod prowadzenia pomiarów określone są w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. z 2011 r. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Pomiary w ramach monitoringu powinny:

- zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w niniejszym opracowaniu,
- określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku,
- pozwolić wyznaczyć rzeczywistą skuteczność podjętych działań ochronnych,
- potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań.

Procedura pomiarowa powinna być zgodna z przywołanym wcześniej rozporządzeniem. Zaleca się wykonanie pomiarów monitoringowych hałasu w środowisku w okresie jednego roku po zakończeniu całości inwestycji. W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, podjąć dalsze działania przeciwhałasowe.

Wyniki monitoringu wraz z interpretacją i oceną wpływu, a także propozycją działań minimalizujących przedstawić w formie pisemnej wraz z kopią na nośniku elektronicznym Staroście Pleszewskiemu oraz Burmistrzowi Miasta i Gminy Pleszew.

3. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

4. Decyzji zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 29.12.2022 r. wpłynął do Burmistrza Miasta i Gminy Pleszew wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu z siedzibą ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań w imieniu której działa pełnomocnik Pan Wojciech Furmانيak p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko polegającego na: **„Budowa obwodnicy m. Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezie)”**.

W dniu 04.01.2023 r. Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew zwrócił się do organów opiniujących o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów w/w inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport może być wymagany zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 7, § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 67 oraz § 3 ust. 1 pkt 89 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839).

Organy po przeanalizowaniu przedstawionych dokumentów w swych pismach o sygnaturze odpowiednio:

1. PO.ZZŚ.2.4901.11.2023.JS z dnia 03.03.2023 r. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu po uzupełnieniu k.i.p przez inwestora i przekazaniu pismem OS.6220.1.1.2023.KN5 z dnia 09.01.2023 r. wydał postanowienie, w którym stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko. Po ponownym uzupełnieniu i przekazaniu erraty k.i.p. pismem OS. 6220.1.1.2023.KN10 z dnia 19.06.2023 r. i wystąpieniu o ponowne wyrażenie opinii, Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu ponownie wydał postanowienie, w którym stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko PO.ZZŚ.2.4901.11.2023.JS.4 z dnia 25.07.2023 r. Następnie po uszczegółowieniu aneksem nr 1 do KIP Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu utrzymał w mocy ww. postanowienie znak PO.ZZŚ.2.4901.11.2023.JS.6 z dnia 15.11.2023 r. W dalszej kolejności GDDKiA, Oddział w Poznaniu przedłożyła scaloną kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą wcześniejsze uzupełnienia oraz nowe informacje w przedmiotowej sprawie w związku z powyższym tutejszy organ zwrócił się ponownie o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pismem znak OS.6220.1.2023.JB17 z dnia 23.02.2024 r. co skutkowało wydaniem opinii przez

Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu, w której nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko znak PO.ZZŚ.2.4901.195.2023.JS6 z dnia 08.04.2024 r.

2. WOO-II.4220.11.2023.AM.4 z dnia 08.03.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska po uzupełnieniu k.i.p. wydał postanowienie, w którym stwierdził, iż istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Pismem znak OS.6220.1.1.2023.KN10 z dnia 19.06.2024 r. tutejszy organ po otrzymaniu uzupełnień i przekazaniu erraty k.i.p. wystąpił o ponowne wyrażenie opinii. Postanowieniem z 26.07.2023 r. znak WOO-II.4220.144.2023.AM.2 Regionalny Dyrektor ponownie wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Następnie pismem znak OS.6220.1.1.2023.JB14 z dnia 20.10.2023 r. w związku z przedłożeniem przez wnioskodawcę aneksu nr 1 do k.i.p. Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew wystąpił o ponowne wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Postanowieniem z 21.11.2023 r. znak WOO-II.4220.229.2023.AM.2 Regionalny Dyrektor ponownie wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W dalszej kolejności GDDKiA, Oddział w Poznaniu przedłożyła scaloną kartę informacyjną przedsięwzięcia zawierającą wcześniejsze uzupełnienia oraz nowe informacje w przedmiotowej sprawie w związku z powyższym tutejszy organ zwrócił się ponownie o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pismem znak OS.6220.1.2023.JB17 z dnia 23.02.2024 r. co skutkowało wydaniem opinii przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, że dla ww. przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko postanowienie znak WOO-II.4220.31.2024.AM.2 z dnia 05.04.2024 r.
3. ON-NS.9011.6.4.2023 z dnia 19.01.2023 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pleszewie wydał opinię, iż nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. ON-NS.9011.6.4.2023 z dnia 06.11.2023 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pleszewie po zapoznaniu się z przedłożonym aneksem nr 1 do k.i.p. podtrzymał swoje stanowisko zawarte w ww. opinii. ON-NS.9011.6.4.2023 z dnia 11.03.2024 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pleszewie po zapoznaniu się ze scaloną kartą informacyjną przedsięwzięcia ponownie podtrzymał swoje stanowisko.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. Przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest obwodnica m. Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezcie). Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. W k.i.p. wskazano jednak, że w ramach planowanego przedsięwzięcia konieczna będzie przebudowa sieci elektroenergetycznych 110 kV, regulacja koryta ciekłu i przebudowa rowów melioracyjnych. Prace związane z regulacją fragmentu koryta rzeki Ner będą prowadzone w granicach terenu objętego uchwałą nr XVII/195/2016 Rady Miejskiej w Pleszewie z dnia 14 września 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Pleszew rejon ulic Kaliska – Piaski” dla południowo-wschodniej części miasta Pleszewa - Etap I – dalej MPZP. Z rysunków przedstawionych w zaktualizowanej k.i.p. wynika, że w nowym przebiegu koryta ciekłu częściowo będzie zlokalizowane poza terenem przeznaczonym w tym planie pod tereny wód powierzchniowych śródlądowych oznaczonym symbolem 1WS i zostanie przełożone na tereny rolnicze i zieleni urządzonej, oznaczone na rysunku planu symbolem 1R/ZP. Ponadto w § 20 ust. 8 ww. uchwały wskazano, że istniejący wzdłuż południowej granicy opracowania ciek wodny Ner podlega ochronie. Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew zweryfikował zapisy ww. planu w zakresie możliwości realizacji niniejszego przedsięwzięcia, w szczególności w odniesieniu do regulacji koryta rzeki Ner (w km 3+970), gdyż ta część przedsięwzięcia będzie realizowana poza projektowanym pasem drogowym.

Planowana przebudowa zyskała akceptację Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, Zarząd Zlewni w Kaliszu.

Brak negatywnego stanowiska Zarządu Zlewni w Kaliszu oznacza, że organ ten nie widzi przeciwskażeń i ryzyka związanego z przebudową koryta rzeki. Uznać należy zatem, że zapis § 20 ust. 8 MPZP o ochronie rzeki Ner jest spełniony. Zaznacza się także, iż §20 MPZP odnosi się niejako do działań związanych z prowadzeniem działalności gospodarczej i związanych z tym obostrzeń. Niezależnie od tego, § 12 MPZP określa szczegółowe ustalenia i odstępstwa dla terenów, przez które poprowadzone ma być nowe koryto rzeki.

§ 12. 1. Dla terenu oznaczonego na rysunku planu symbolem 1.R/ZP - ustala się:

- 1) przeznaczenie podstawowe - tereny rolnicze i zieleni urządzonej w sąsiedztwie cieków wodnego Ner,*
 - 2) przeznaczenie dopuszczalne - infrastruktura techniczna, zbiorniki retencyjne wód opadowych, komunikacja piesza i rowerowa.*
- 2. Na terenie, o którym mowa w ust. 1 ustala się zakaz lokalizacji obiektów budowlanych, z wyłączeniem budowli liniowych, hydrotechnicznych i obiektów małej architektury.*

Określone w pkt. 2 wyłączenie od zakazów może mieć zastosowanie w tym konkretnym przypadku.

Po pierwsze sama przebudowa koryta rzeki związana jest z realizacją inwestycji liniowej, jaką jest budowa drogi krajowej nr 12. Jak wynika z przepisów 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 (art. 80 ust. 2) nie ma konieczności badania zgodności z zapisami MPZP dla decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej, a z taką mamy tutaj bezsprzecznie do czynienia.

Drugą, jeżeli nie ważniejszą kwestią, jest natomiast dopuszczenie w zapisach MPZP odstępstwa dla realizacji na obszarze R/ZP budowli hydrotechnicznych. W rozumieniu *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie* za takie, zgodnie z §3 ust. 1 uznaje się budowle wraz z urządzeniami i instalacjami technicznymi z nimi związanymi, służące gospodarce wodnej oraz kształtowaniu zasobów wodnych i korzystaniu z nich, w tym: ... kanały... Przebudowa rzeki Ner zrealizowana będzie jako wykonanie nowego jej koryta w formie kanału tj. sztucznego koryta prowadzącego wody w sposób ciągły, o szerokości dna co najmniej 1,5 m przy jego ujściu, co jest zgodne z definicją kanału przedstawioną w ustawie z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (art. 16 ust. 21).

Biorąc pod uwagę rozwiązania projektowe w zakresie przełożenia koryta rzeki Ner oraz to, iż planowane prace wykonywane będą z szczególną ostrożnością przy minimalizacji zanieczyszczeń koryta cieków. Prace związane z wykopem będą odbywały się od najniższego punktu przebudowy w kierunku wody górnej tak aby umożliwić spływ wód przez cały okres wykonywania nowego odcinka koryta. Koryto istniejące będzie prowadzić wody o niezaburzonym charakterze. Od strony wody górnej zostanie uformowana grobla, tak aby prace związane z umocnieniem i wykopem nie prowadziły do zamulania istniejącego koryta. W czasie wykonywania prac ziemnych będących w kontakcie z płynącą wodą zastosowane zostanie tymczasowe odgrodzenia miejsca prowadzonych prac za pomocą np. geowłókniny mocowanej na drewnianych słupach. Umocnienie nowego koryta przeprowadzone będzie w suchym kanale. Przepięcie wód do nowego koryta nastąpi dopiero po całkowitym jego umocnieniu oraz po zakorzenieniu się nowo ułożonej na skarpach darniny lub posianej trawy. Ze względu na konieczność zastosowania odcinkowo umocnienia po śladzie istniejącego koryta, prace będą wykonywane najpierw przy jednym, a następnie drugim brzegu. Stare koryto zostanie oczyszczone z nagromadzonych osadów organicznych. Dopiero po tych pracach koryto zostanie zasypane gruntem rodzimym lub z dowozu. Prace związane z rozbiórką koryta prowadzone będą poza okresem lęgowym płazów i ryb, pod nadzorem ichtiologa i herpetologa.

Tutejszy organ przed wydaniem decyzji niestwierdzającej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego

potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dokonał analizy w oparciu o wszystkie kryteria zawarte w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), dalej ustawy ooś, przeanalizowano: rodzaj, skalę i cechy przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz pkt 3 lit. c i lit. e ustawy ooś, w oparciu o zapisy k.i.p. ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezie). Inwestycja ma na celu korektę przebiegu DK12 dla zapewnienia spójności sieci drogowej i połączenia, za pośrednictwem węzła, DK12 z projektowaną drogą ekspresową S11 w każdym z projektowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej. Początek trasy rozpoczyna się od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w miejscowości Zielona Łąka, natomiast koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 12 (DK12) w miejscowości Brzezie. Skrzyżowanie dróg DK11 z DK12, w zależności od przyjętego wariantu realizacji inwestycji, zostanie wykonane jako bezkolizyjne lub zwykłe (skanalizowane lub o ruchu okrężnym – rondo).

W k.i.p. przeanalizowano dwa warianty częściowo różniące się przebiegiem drogi. W wariantcie pierwszym W1 droga będzie mieć długość ok. 5,436 km (od km ok. 2+650 do km ok. 7+906), w wariantcie drugim W2 droga będzie mieć długość ok. 6,649 km (od km ok. 2+400 do km ok. 8+523). Wariantem preferowanym do realizacji przez inwestora jest wariant nr 2. Parametry techniczne projektowanej drogi: klasa techniczna drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego); liczba jezdni: 1; liczba pasów ruchu: 2 (po jednym w każdym kierunku); szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,5 m. Ponadto w ramach inwestycji będzie prowadzona przebudowa rowów melioracyjnych i cieków oraz przebudowa linii elektroenergetycznych 110 kV.

Planowana inwestycja przebiega głównie przez tereny użytkowane rolniczo oraz tereny leśne. Ponadto w otoczeniu planowanej drogi znajdują się tereny wymagające ochrony akustycznej – zabudowa jednorodzinna, zabudowa zagrodowa, zabudowa mieszkaniowo-usługowa, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, a także w przypadku wariantu nr 1 – tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży oraz tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego. W początkowym i końcowym odcinku projektowanej drogi, w miejscowościach Zielona Łąka i Brzezie, tereny podlegające ochronie akustycznej mają charakter zwarty, na pozostałym odcinku zabudowania są rozproszone.

Zgodnie z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji analizę oddziaływania akustycznego wykonano w dwóch horyzontach czasowych: na 1 rok po oddaniu do użytkowania (2028 rok) oraz na 10 lat po oddaniu do użytkowania (2038 rok). Wnioskodawca wskazał, iż ruch średniodobowy w 2028 r. wyniesie 6274 pojazdów, w tym 2846 pojazdów ciężkich, a w 2038 r. zwiększy się do 8214 pojazdów, w tym 3413 pojazdów ciężkich. Na podstawie prognozowanego natężenia ruchu w k.i.p. przedstawione zostały wyniki obliczeń w punktach. Ze względu na wykazane przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu przedstawiono parametry rozwiązań przeciwhałasowych w postaci ekranów akustycznych. W przedłożonej dokumentacji nie przedstawiono parametrów pozostałych odcinków dróg budowanych i przebudowywanych w ramach budowy obwodnicy. Wzdłuż tych dróg projektuje się także ekrany dla ochrony terenów mieszkaniowych. Analiza map wykazała, że bezpośrednio zjazdy z drogi na posesję uniemożliwią budowę ciągłych ekranów akustycznych.

W erracie k.i.p. jak i scalonej k.i.p. wnioskodawca wyjaśnił, że nie zbadał możliwości zlokalizowania ciągłego ekranu akustycznego w tych miejscach. Zastrzegł jedynie, że na etapie Projektu Budowlanego będzie to rozważane, a w przypadku braku możliwości lokalizacji ciągłego ekranu, wskaże na bramy w ekranach akustycznych lub dodatkowe jezdnie obsługujące nieruchomości w obszarze inwestycji. Dlatego w decyzji nałożono obowiązek wprowadzenia powyższych rozwiązań w przypadku braku możliwości budowy ciągłych ekranów akustycznych w celu zagwarantowania zachowania standardów akustycznych dla obszarów chronionych.

W k.i.p. przedstawiono konkretne parametry ekranów akustycznych, które to zapewnią, jak wykazano obliczeniami skuteczność akustyczną. Wskazano także, że docelowe rozwiązania dojazdów do posesji będą analizowane na kolejnym etapie prac projektowych. Opcjami brany pod uwagę są m.in. wprowadzenie za ekranem krótkich odcinków dróg dojazdowych, budowa zjazdów w nowym miejscu (poza ekranem), budowa ekranów z bramami wjazdowymi. Zwrócić należy także uwagę, że w ramach zadania nie ma obowiązku realizacji całości przedsięwzięcia wskazanego w DŚU, a co za tym idzie w przypadku, gdy nie będzie konieczności przebudowy drogi poprzecznej na całej jej długości, nastąpi rezygnacja z tej przebudowy włącznie z rezygnacją z infrastruktury towarzyszącej (ekranami), zachowując stan obecny tej drogi. Dodatkowo wyjaśnia się, że technologia wykonania bram umożliwi realizację takiego rozwiązania, które nie będzie posiadało szczelin pomiędzy bramą, a bryłą ekranu. Bramy mogą być bramami przesuwными na tzw. zakładkę.

Zwrócić należy uwagę, że zastrzeżenia RDOŚ do akustyki mają charakter przypuszczający, „Istnieje ryzyko braku dostępnych (skutecznych) rozwiązań przeciwhałasowych”. Ponadto organ wskazuje, że realizacja inwestycji może być uzależniona od utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, co nie znajduje potwierdzenia w przeprowadzonych badaniach. W miejscach bowiem przekroczeń akustycznych będą zastosowane rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie. Żaden z dokumentów będących w aktach sprawy nie stwierdza braku dochowania norm akustycznych na zabudowie podlegającej ochronie. Poza przypuszczeniami nie przedstawiono żadnych dowodów potwierdzających brak skuteczności możliwych do zastosowania rozwiązań.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny w fazie realizacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e ustawy o oś stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie, nałożono warunek, aby prace wykonawcze, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00 za wyjątkiem prac wymagających ciągłości robót ze względu na zachowanie wymogów technologicznych. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

Ponadto wskazuje się, że w k.i.p. ocenę oddziaływania wykonano dla sytuacji wybudowania drogi ekspresowej S11 i podłączenia projektowanej obwodnicy w ciągu DK12. Analizowana w k.i.p. inwestycja zostanie wybudowana wyłącznie w przypadku budowy drogi ekspresowej S11. Budowa obwodnicy zostanie rozpoczęta po wybudowaniu drogi ekspresowej. W związku z powyższym nie zaistnieje sytuacja, w której droga ekspresowa S11 nie powstanie do czasu rozpoczęcia eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia i nie uwzględniono takiego scenariusza w k.i.p.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy o oś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478). Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym ok. 3,2 km na północ od obszaru planowanego przedsięwzięcia jest specjalny obszar ochrony siedlisk Glinianki w Lenartowicach PLH300048. Inwestycja w wariantcie 2 będzie prowadzona częściowo na obszarze korytarza ekologicznego Dolina Warty - Stawy Milickie KPdC-15B, należącego do sieci korytarzy opracowanej przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce).

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie po nowej trasie. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z wycinką drzew i krzewów. Ze względu na pozytywną rolę zadrzewień należy dążyć do utrzymania istniejących zadrzewień i dokonywania nowych nasadzeń. Dobroczynny wpływ terenów zieleni jest różnorodny i przejawia się m.in. zwiększeniem lokalnej bioróżnorodności, zacienieniem i zmniejszeniem siły wiatru, a także zwiększeniem retencjonowania wody, wiązaniem CO₂ i wydzielaniem tlenu. Konieczne jest także minimalizowanie wycinki na przyrodę, poprzez wykonanie nasadzeń. Aby nasadzenia spełniały swą rolę, czyli rekompensowały powstały uszczerbek w środowisku przyrodniczym i krajobrazie, powinny być przeprowadzone możliwie blisko miejsca realizacji przedsięwzięcia, poza terenem zalesionym. Dodatkowo nasadzenia powinny uwzględniać wartość wycinanego drzewa. Do nasadzeń należy wykorzystać drzewa i krzewy rodzimych gatunków, zgodnych z siedliskiem na których nasadzenia będą wykonywane.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i cechy przedmiotowego przedsięwzięcia odnosząc się do przepisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d ustawy ooś, nie przewiduje się jej wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania. Źródłem emisji o charakterze niezorganizowanym będą procesy spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po terenie przedsięwzięcia. Na etapie realizacji inwestycji źródłem oddziaływań w zakresie emisji pyłów i gazów mogą być: maszyny budowlane, pojazdy transportujące materiały służące do budowy, przechowywanie sypkich materiałów budowlanych, szlifowanie i cięcie materiałów budowlanych, prace wykończeniowe z wykorzystaniem materiałów zawierających rozpuszczalniki organiczne i inne substancje mogące przedostawać się do powietrza oraz kładzenie mas bitumicznych.

Spośród wymienionych źródeł najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia mają ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich. W fazie realizacji należy spodziewać się wystąpienia następujących negatywnych oddziaływań w zakresie czystości powietrza, które będą oddziaływaniem okresowym i ustanie po zakończeniu prac budowlanych:

1. wzrost imisji zanieczyszczeń gazowych głównie NO_x, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie - zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały budowlane,
2. wzrost imisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia,
3. wzrost imisji węglowodorów i substancji złotonnych, będących wynikiem kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi,
4. wzrost imisji LZO ulatniających się z farb i lakierów stosowanych w pracach wykończeniowych.

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza wykazała, że po oddaniu do eksploatacji projektowanego odcinka obwodnicy Pleszewa, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń zarówno w roku 2028, jak i w roku 2038, już w obszarze pasa drogowego, nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi jak i ochronę roślin.

Stężenia pyłu zawieszonego PM₁₀ zarówno w roku 2028, jak i w roku 2038 również nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu wzdłuż projektowanego odcinka obwodnicy Pleszewa już w obszarze pasa drogowego. Ponadto maksymalne sumaryczne stężenie jednogodzinne i średnioroczne, powodowane skumulowaną emisją powstaną w roku 2028 w obrębie węzła Pleszew Południe, na którym krzyżują się projektowana obwodnica Pleszewa oraz nowoprojektowana droga ekspresowa S11. Stężenia maksymalne nie przekroczą dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu i wartości odniesienia, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i roku już w obrębie obszaru pasa drogowego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a, c, d oraz e ustawy ooś z k.i.p. wynika, że przedsięwzięcie zostanie zlokalizowane na gruntach rolnych oraz terenach leśnych. Tereny chronione akustycznie na których mogłoby dojść do przekroczeń norm hałasu zostaną zastosowane środki redukujące hałas to jest ekrany akustyczne. W wariantcie W2 przewidziano 14 zabezpieczeń akustycznych. Wobec powyższego, w warunkach niniejszej decyzji celem ograniczenia uciążliwości akustycznej ujęto wymagania konieczne do realizacji przy budowie przedsięwzięcia. Uwzględniając cechy i parametry przedsięwzięcia, w tym parametry akustyczne źródeł hałasu, lokalizację, odległość terenów

podlegających ochronie akustycznej oraz jego realizację zgodnie z warunkiem wskazanym w niniejszej decyzji, nie przewiduje się, aby realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia mogła wiązać się z przekroczeniami dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) na granicy najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej.

W związku z przepisami art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś, dotyczącymi ryzyka wystąpienia poważnej awarii, katastrof naturalnych i budowlanych, biorąc pod uwagę rodzaj planowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, nie należy ono do zakładów o dużym lub zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnej awarii określonych w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ponadto uwzględniając realizację i eksploatację przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ryzyko wystąpienia katastrof budowlanych będzie ograniczone. Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest położony w strefie zagrożenia powodziowego, w strefie zagrożonej możliwością wystąpienia osuwisk, ruchów skorupy ziemskiej, klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych. Przyjęte rozwiązania techniczne oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Obszar projektowanej drogi występuje na obszarach predysponowanych do ruchów masowych, czyli takich, na których istnieje prawdopodobieństwo takich zjawisk zgodnie z „Przeładowa mapą osuwisk i obszarów predysponowanych do występowania ruchów masowych w skali 1:50000”. Zgodnie z przedstawioną informacją na ogólnodostępnej stronie Państwowego Instytutu Geologicznego, mapa stanowi opracowanie oparte wyłącznie na analizie map geologicznych w skali 1:50000 oraz materiałów archiwalnych w różnych skalach. Zasięgi wyznaczonych obszarów predysponowanych nie były weryfikowane w terenie. „W związku z powyższym, dane te nie powinny być wykorzystywane jako referencyjne przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Danych tych nie można traktować jako rejestru osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi (zgodnego z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie informacji dotyczących ruchów masowych ziemi). Zadania związane z prowadzeniem rejestru terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz terenów, na których występują te ruchy, jak również zadania związane z udostępnianiem informacji z rejestru wykonują starostowie (art. 110a, ust. 1 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska)”. Skutkami osuwisk mogą być: degradacja, zniszczenie terenów, którymi są objęte - zapadliska, zniszczenie obiektów kubaturowych oraz infrastruktury m.in. drogowej, kanalizacyjnej, telekomunikacyjnej itp. oraz przesunięcia – obsunięcia skarp, nasypów i innych elementów wytworzonych przez człowieka oraz tych naturalnie ukształtowanych. Elementy wskazują na możliwe – potencjalne konsekwencje wynikające z realizacji przedsięwzięć na obszarach osuwisk bądź terenach zagrożonych osuwiskami. Należy zaznaczyć, iż analizowane przedsięwzięcie przebiega w wariantcie preferowanym przez obszary skalsyfikowane wyłącznie jako predysponowane do występowania ruchów masowych.

Terenem predysponowanym do rozwoju osuwisk oraz ruchów masowych jest taki obszar, gdzie ze względu na budowę geologiczną oraz ukształtowanie powierzchni terenu (morfologii terenu), nie można wykluczyć ich powstania. W obrębie analizowanego terenu zagrożonego mogą zachodzić zjawiska speływania. W sytuacji, gdy takie zjawiska się pojawią konieczne będzie wprowadzenie stosownych programów naprawczych, dostosowanych konkretnie do skali i specyfiki potencjalnie możliwych do wystąpienia ruchów masowych.

Biorąc pod uwagę, iż przedsięwzięcie nie znajduje się na terenach osuwiskowych, obszarach aktywnych sejsmicznie lub w zasięgu szkód górniczych nie zachodzi konieczność zastosowania specjalnych rozwiązań projektowych mających na celu zapobieganie skutkom katastrof naturalnych.

Mając na uwadze przepisy art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3 lit. f ustawy ooś, z k.i.p. wynika, iż obwodnica łączyć się będzie z projektowaną drogą DK12 między S11 (węzeł Pleszew Południe)

a starodrożem DK 11 (Węzeł Pleszew) w ramach inwestycji budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Kórnik – Ostrów Wielkopolski. Pododcinek B: Jarocin – Ostrów Wielkopolski.

Projektowana droga S11 została opracowana w czterech wariantach przebiegu. Każdy z tych wariantów oparty jest o te same parametry techniczne i w założeniu każdy z opisanych wariantów spełnia cele stawiane inwestycji.

Projektowany odcinek B przedmiotowej drogi ekspresowej S11 rozpoczyna się za węzłem „Jarocin” z drogą wojewódzką nr 443 i łącznikiem DK11, które są obecnie realizowane, przebiega po zachodniej stronie miejscowości Pleszew i kontynuuje się do Ostrowa Wielkopolskiego. Ostatni fragment projektowanej drogi ekspresowej S11 obejmuje dobudowę drugiej jezdni na odcinku istniejącej obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego, od zrealizowanego węzła „Ostrów Wlkp. Północ” („Franklinów”) do węzła S11 z drogą krajową nr 25 „Ostrów Wlkp. Wschód” (dowiązanie do przekroju dwujezdniowego). Przy projektowaniu wariantów przyjęto zasadę omińnięcia obszarów zwartej zabudowy, dostępności drogi poprzez skrzyżowania z ważniejszymi drogami wojewódzkimi i powiatowymi. Po względem środowiskowym stosowano zasadę omińnięcia obszarów podlegających ochronie.

Projektowana droga, we wszystkich wariantach, będzie drogą klasy S o dwóch jezdniach. Każda jezdnia będzie posiadała po dwa pasy ruchu w każdym kierunku z rezerwą pod trzeci pas ruchu.

Ze względu na wstępny etap prac projektowych oraz brak rozwiązań wysokościowych i ruchowych, brak jest możliwości wykonania szczegółowej analizy oddziaływań skumulowanych. Zostaną one udostępnione na dalszych etapach prac projektowych.

Analizowany odcinek drogi przecina drogi poprzeczne o większym natężeniu ruchu, które wchodzi w skład opracowania z uwagi na ich przebudowę. W rejonie projektowanej obwodnicy brak jest innych, zrealizowanych inwestycji, które mogłyby prowadzić do kumulowania oddziaływań.

Biorąc pod uwagę kryteria wskazane w art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. g ustawy ooś, z k.i.p. wynika, że eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się ze stałym zapotrzebowaniem na wodę. Ścieki socjalno-bytowe wytwarzane na etapie realizacji przedsięwzięcia gromadzone będą w przenośnych kontenerach sanitarnych i przekazywane do dalszego zagospodarowania do oczyszczalni ścieków.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy ooś gospodarowanie odpadami na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie prac wykonawczych głównym źródłem powstawania odpadów będą roboty ziemne. W ramach realizacji inwestycji i w obszarze jej oddziaływania nie planuje się prac rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Prace rozbiórkowe obejmą przede wszystkim:

- rozbiórkę istniejących odcinków drogi krajowej nr 11 i 12 w związku z jej przebudową w miejscach początku i końca inwestycji,
- rozbiórkę odcinków istniejących dróg w zakresie kolizji z planowaną obwodnicą,
- usunięcie infrastruktury technicznej nie związanej z drogą (kolizje).

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia należy uznać, że na etapie eksploatacji, nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów. W przypadku likwidacji przedsięwzięcia wytwarzane będą głównie odpady powstające w związku z prowadzeniem prac rozbiórkowych. Z k.i.p. wynika, że odpady powstające na poszczególnych etapach inwestycji będą przekazywane uprawnionym podmiotom do gospodarowania odpadami celem w pierwszej kolejności ich odzysku.

Mając na uwadze art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, c, d, f, g, h, i, j ustawy ooś z k.i.p. wynika, że teren przedsięwzięcia nie jest zlokalizowany w pobliżu obszarów wodno-błotnych, obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych oraz w strefach ochronnych ujęć wód. Na inwentaryzowanym obszarze stwierdzono pojedynczy płat siedliska 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) w stanie ochrony U2 o powierzchni 2,850 ha. Płat ten położony jest na prawo od pasa drogowego w km ok 5+319-5+823 wariantu W2. Najbliższa odległość od osi wariantu W2 wynosi 72 m.

Zgodnie z informacjami zawartymi w ramach opracowania Państwowego Instytutu Geologicznego – Państwowego Instytutu Badawczego pn. „Mapa obszarów zagrożonych podtopieniami w Polsce” teren projektowanej inwestycji w całości znajduje się poza obszarem zagrożonym podtopieniami.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś ustalono, że realizacja przedsięwzięcia wiąże się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych, między innymi takich jak: beton, stal. Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie także zużycie paliwa, energii elektrycznej oraz wody.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478). Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 i obszar specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007, oddalone o ok 4,5 km od przedsięwzięcia. Natomiast odległość obszaru PLH300048 Glinianki w Lenartowicach od granic pasa drogowego wynosi ok. 3,2 km.

W związku z:

- znaczną odległością obszaru inwestycji od terenów chronionych, przy wielokrotnie mniejszym zasięgu negatywnych oddziaływań bezpośrednich i pośrednich,
- oddzieleniem inwestycji od terenów chronionych szerokim buforem siedlisk leśnych, upraw rolnych i gruntów zielonych oraz obszarami zurbanizowanymi,
- brakiem bezpośredniej łączności ekologicznej,

inwestycja w wariantcie W2 nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na walory przyrodnicze obszarów oraz nie będzie negatywnie wpływać na populacje.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, na gruncie ornym oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w decyzji warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedlisk. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na skalę, charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak znaczącego negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Materialną podstawę rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie stanowią przepisy ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne. I tak zgodnie z art. 426 Prawa wodnego właściwy organ Wód Polskich wydaje oceny wodnoprawne, pod warunkiem ustalenia, że planowane inwestycje lub działanie wpływa korzystnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych (art. 430 Prawa wodnego) lub ustalono, że planowana inwestycja lub działanie nie wpływa na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych (art. 431 Prawa wodnego).

Przez cele środowiskowe należy zrozumieć:

- dla jednolitych części wód powierzchniowych niewyznaczonych jako sztuczne lub silnie zmienione jest ochrona oraz poprawa ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć

co najmniej dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich stanu ekologicznego i stanu chemicznego (art. 56 Prawa wodnego),

– dla sztucznych i silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć co najmniej dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego (art. 57 Prawa wodnego),

– dla jednolitych części wód podziemnych jest:

1) zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;

2) zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;

3) ich ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan (art. 59 Prawa wodnego),

– dla obszarów chronionych jest osiągnięcie norm i celów wynikających z przepisów, na podstawie których te obszary chronione zostały utworzone, przepisów ustanawiających te obszary lub dotyczących tych obszarów, o ile nie zawierają one w tym zakresie odmiennych uregulowań (art. 61 Prawa wodnego).

Z analizy kompletu przedłożonych dokumentów wynika, że przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12. Obecnie miasto Pleszew nie posiada obwodnicy, a ruch drogowy tranzytowy prowadzony jest przez miejski układ drogowy Pleszewa, gdzie występuje duże natężenie ruchu, związane z istniejącym przebiegiem drogi DK12.

Początek trasy projektowanej obwodnicy Pleszewa rozpoczyna się od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w miejscowości Zielona Łąka. Koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 12 (DK12) w miejscowości Brzezie.

Na podstawie k.i.p. z lutego 2024 r. ustalono, że projektowana droga będzie miała szerokość 11,0 m, dwa pasy ruchu po 3,5 m oraz obustronne pobocza utwardzone o szerokości min. 0,75 m. Ponadto wyposażona będzie w pobocza gruntowe o minimalnej szerokości 0,75 m, które będą poszerzone w zależności od urządzeń, które będą się na nich znajdować, w tym barier, latarni, ekranów, kanalizacji deszczowej. Droga będzie prowadzona na nasypach drogowych o wysokości od około 0,5 m do 9,0 m w zależności od miejsca: typowy nasyp będzie miał od około 0,5 m do 2,0m wysokości; nasyp w rejonie doliny rzeki Ner będzie miał od około 2,0 m do 6,0 m wysokości; wysokie nasypy będą zlokalizowane w rejonie węzła i przejazdów nad drogą gminną i powiatową, gdzie jego wysokość będzie wynosić około 7,0– 9,0 m.

Inwestycja swym zakresem obejmuje m.in.:

- korektę istniejącego układu drogowego, w tym lokalnej sieci dróg krajowych i gminnych;
- dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy drogi DK12, wzdłuż jej przebiegu, projektowane są dodatkowe jezdnie, które w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi stworzą nowy układ komunikacyjny;
- dla istniejącej DK12 zapewniona zostanie jej ciągłość na całym odcinku;
- dla obsługi ruchu lokalnego, zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie, które zapewnią pełną obsługę przyległych terenów.

Dla przedmiotowej inwestycji przygotowane zostały dwa warianty obwodnicy:

1. W wariantcie pierwszym (W1 - km od około 2+650 do około km 7+906) przewiduje się budowę:

- węzła „Zielona Łąka” na połączeniu z drogą DK11,
- skrzyżowania skanalizowanego w miejscowości Brzezie, które będzie połączeniem DK12 z DK11,
- dwóch przejazdów drogowych.

2. W wariantcie drugim (W2 - km od koło 2+400 do km koło 8+523) przewiduje się budowę:

- węzła „Zielona Łąka” na połączeniu z drogą DK11,
- skrzyżowania typu rondo w miejscowości Brzezie na skrzyżowaniu z ul. Dębową, które będzie połączeniem DK12 z DK11

- dwóch przejazdów drogowych.

Powiązanie projektowanej drogi DK12 z innymi drogami publicznymi planuje się za pośrednictwem węzła „Zielona Łąka” oraz skrzyżowań: skanalizowanego (wariant 1) lub ronda (wariant 2). Nie przewiduje się ruchu pieszego oraz rowerowego wzdłuż projektowanego odcinka drogi krajowej nr 12 (DK12). Z uwagi na parametry techniczne projektowanej drogi, odpowiadające klasie GP, jej dostępność do terenów przyległych jest ograniczona. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które zostaną odcięte od drogi publicznej, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do dróg publicznych poprzez tzw. jezdnie dodatkowe (projektowane wzdłuż drogi DK12) oraz projektowane przejazdy poprzeczne.

W k.i.p. wskazano, że mając na uwadze uwarunkowania środowiskowe oraz oczekiwania społeczne jako wariant preferowany do realizacji wybrano wariant W2.

Projektowana droga w każdym z wariantów koliduje z rzeką Ner. W ramach realizacji obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi krajowej DK12 niezbędnym będzie przekroczenie obiektami mostowymi (pełniącymi również funkcje przejść dla średnich zwierząt) koryta rzeki. W wariantcie drugim W2 planowana jest budowa w:

- km 3+970 obiektu mostowego (przejście dolne dla zwierząt średnich) o orientacyjnej rozpiętości 27 m i orientacyjnej szerokości 12,9 m;
- km 4+050 obiektu mostowego (przejście dolne dla zwierząt średnich) o orientacyjnej rozpiętości 27 m i orientacyjnej szerokości 6,9 m;
- km 6+702 obiektu mostowego o orientacyjnej rozpiętości 36 m i orientacyjnej szerokości 12,9 m.

W ramach inwestycji planowana jest również regulacja rzeki Ner polegająca na ukształtowaniu nowego koryta ciek. Na podstawie przekazanej k.i.p. z lutego 2024 r. ustalono, że wariant drugi W2 zakłada przebudowę koryta ciek w:

- km ok. 3+970 przybliżona długość przebudowy koryta rzeki wyniesie około 235 m, a długość likwidowanego koryta – ok. 121 m;
- km ok. 5+900 przybliżona długość przebudowy koryta rzeki wyniesie około 126 m, a długość likwidowanego koryta – ok. 115 m;
- km ok. 6+702 przybliżona długość przebudowy koryta rzeki wyniesie około 160 m, a długość likwidowanego koryta – ok. 115 m;

Sumaryczna długość przebudowy rzeki poza istniejącym korytem wyniesie w wariantcie W1 około 480 m, a w wariantcie W2 około 380 m. Po zrealizowaniu planowanej inwestycji przekształceniu ulegnie 2,39 % koryta rzeki Ner wariantcie W1 lub 1,89 % w wariantcie W2.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w uzupełnieniu k.i.p. projekt inwestycji zakłada przełożenie koryta rzeki Ner po nowym śladzie. Prace budowlane polegać będą na wytyczeniu oraz wykopie nowego koryta ciek, a następnie na przeprowadzeniu prac reprofilacyjnych koryta w celu nadania odpowiednich spadków umożliwiających swobodną migrację zwierząt. Podczas wykonywania nowego koryta przepływ wód odbywał się będzie przez istniejące koryto, Inwestor nie zakłada wykonywania koryta obiegowego. W przekazanym uzupełnieniu k.i.p. wskazano, że w ramach prac planowane jest również zastosowanie umocnień dna oraz skarp nowego koryta. Po wybudowaniu i przyłączeniu nowego koryta rzeki do istniejącego przebiegu, stare koryto zostanie zasypane gruntem rodzimym.

Zakres prac w rejonie rzeki Ner obejmuje:

- usuwanie drzew i krzewów z rejonu prowadzonych prac;
- wytyczenie dróg tymczasowych i ustawienie platform pod maszyny;
- wykonanie wykopu nowego koryta o odpowiedniej szerokości i głębokości;
- zastosowanie działań ochronnych wykopu np. ścianek szczelnych przed napływem wody;
- formowanie spadków dna koryta i skarp o odpowiednim pochyleniu;
- wykonanie niezbędnych umocnień;
- po ukształtowaniu koryta wykonanie grodzy drewniano- ziemnej odcinającej dopływ wody do starego biegu i skierowanie ciek w nowe koryto;

- włączenie nowopowstałego odcinka do naturalnego koryta cieką poprzez:
 - odcięcie starego fragmentu koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka cieką) poprzez zastosowanie przegrody, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta cieką;
 - dokonanie lustracji „starego” odcinka koryta pod kątem występowania w nim zwierząt, a w przypadku ich znalezienia, przenieść je pod nadzorem przyrodniczym do odpowiedniego dla danego gatunku siedliska (najlepiej do odcinka cieką położonego poniżej fragmentu objętego pracami);
 - stopniowe obniżanie poziomu lustra wody w starym korycie (przy ciągłym odławianiu zwierząt), a w dalszej kolejności dokonanie sprawdzenia dna, celem odławienia zwierząt, które mogą być zagrzebane w mule. Przed ostateczną likwidacją koryta ponownie spenetrowanie jego dna i odławienie napotkanych w nim osobników, np. płazów;
 - zasypanie części przeznaczony do likwidacji prowadzić jednostronnym frontem roboczym.

Planowane prace wykonywane będą z szczególną ostrożnością przy minimalizacji zanieczyszczeń koryta cieką. Prace związane z wykopem będą odbywały się od najniższego punktu przebudowy w kierunku wody górnej tak aby umożliwić spływ wód przez cały okres wykonywania nowego odcinka koryta. Koryto istniejące będzie prowadzić wody o niezaburzonym charakterze. Od strony wody górnej zostanie uformowana grobla, tak aby prace związane z umocnieniem i wykopem nie prowadziły do zamulania istniejącego koryta. W czasie wykonywania prac ziemnych będących w kontakcie z płynącą wodą zastosowane zostanie tymczasowe odgradzenia miejsca prowadzonych prac za pomocą np. geowłókniny mocowanej na drewnianych słupach. Umocnienie nowego koryta przeprowadzone będzie w suchym kanale. Przepięcie wód do nowego koryta nastąpi dopiero po całkowitym jego umocnieniu oraz po zakorzenieniu się nowo ułożony na skarpach darniny lub posiany trawy. Ze względu na konieczność zastosowania odcinkowo umocnienia po śladzie istniejącego koryta, prace będą wykonywane najpierw przy jednym, a następnie drugim brzegu. Stare koryto zostanie oczyszczone z nagromadzonych osadów organicznych. Dopiero po tych pracach koryto zostanie zasypane gruntem rodzimym lub z dowozu. Prace związane z rozbiórką koryta prowadzone będą poza okresem lęgowym płazów i ryb, pod nadzorem ichtiologa i herpetologa.

Na podstawie dokumentacji ustalono, że projektowana obwodnica koliduje również z istniejącymi urządzeniami wodnymi. W ramach realizacji przedsięwzięcia planowane jest przeprowadzenie przebudowy, likwidacji oraz budowy nowych urządzeń wodnych.

Zgodnie z k.i.p. z lutego 2024 r. w km 4+000 drogi zlokalizowany jest wlot odprowadzający wody z pobliskiej oczyszczalni. Wariant W1 zakłada konieczność przebudowy kanału odpływowego z oczyszczalni na długości 95 m. Ponadto realizacja wariantu W1 wymaga wykonania kanału obiegowego na czas realizacji robót. W celu ograniczenia czasu funkcjonowanie tymczasowego kanału obiegowego konieczna będzie równoczesna realizacja robót w zakresie przebudowy koryta, jak i kanału docelowego od wylotu. Wariant ten nie jest wariantem preferowanym z uwagi na wyżej wymienioną potrzebę przebudowy kanału. Preferowany wariant W2 pozwoli zachować obecną lokalizację zrzutu z oczyszczalni do rzeki Ner. Przebudowa koryta cieką w wariantcie W2 nie powoduje konieczności zmiany lokalizacji wylotu z oczyszczalni ścieków, ponieważ wylot znajduje się na prostym odcinku przebudowanego koryta (w miejscu, gdzie nowe koryto dowiązuje się do istniejącego). Zakres prac nie przewiduje konieczności czasowego zatrzymania odprowadzenia podczyszczonych ścieków. Ze względu na wykonanie robót z umocnieniem cieką w obszarze istniejącego wylotu może wystąpić konieczność zabezpieczenia poprzez zamontowanie od wylotu rękawa z odprowadzeniem ścieków poniżej wykonywanych prac w korycie cieką. Konstrukcja wylotu będzie dowiązana do skarp cieków i zlicowana z projektowanym umocnieniem.

Odwodnienie projektowanej drogi będzie oparte na systemie rowów drogowych, uzupełnionych miejscami kanalizacją deszczową. Powierzchniowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych odbywać się będzie przez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych, umożliwiających sprawny odpływ wody. Dalej woda odprowadzana będzie do ścieków trójkątnych,

ścieków przykrawężnikowych i wpustów drogowych, a następnie do przykanalików lub kolektorów kanalizacji deszczowych odprowadzających ścieki do projektowanych rowów drogowych.

Wody opadowe i roztopowe z urządzeń odwadniających kierowane będą do zbiorników retencyjnych, a następnie po podczyszczeniu, do naturalnych odbiorników (rzek, rowów melioracyjnych). W wariantcie drugim W2 planowana jest budowa dziewięciu zbiorników retencyjnych, co do ilości i szczegółowych parametrów zostanie określone na etapie projektu budowlanego oraz w pozwoleniu wodnoprawnym.

Przedstawiona w k.i.p. prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi, opracowana na podstawie „Wytucznych prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” wg Zarządzenia nr 29 GDDKiA wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu na poszczególnych odcinkach obwodnicy Pleszew nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych stężenia zawiesiny ogólnej oraz prawdopodobnie substancji ropopochodnych określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311).

Procesem podczyszczającym wody opadowe i roztopowe ze stężeń obu substancji jest sedymentacja. Za urządzenia, w tym planowane w systemie odwodnienia przedmiotowej drogi, w których podczyszczane będą w ten sposób wody opadowe, uznać należy kolejno rowy trawiaste oraz zbiorniki retencyjne. W literaturze przyjmuje się, że skuteczność takich urządzeń w odniesieniu do zawiesiny ogólnej wynosi co najmniej 40 %, a dla substancji ropopochodnych od 20 do 90% (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004, Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg, Warszawa: IOŚ).

Przeprowadzona w dokumentacji analiza wykazała, że zarówno stężenia zawiesiny ogólnej, jak i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych z systemu odwodnienia projektowanej drogi odprowadzanych do środowiska nie przekroczą wartości dopuszczalnych przepisami.

Ustalono, że teren, na którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie nie leży w granicach obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Analiza dostępnych źródeł kartograficznych wykazała, że planowane przedsięwzięcie będzie znajdować się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych GZWP. Ujęciem wód podziemnych zlokalizowanym najbliżej projektowanej inwestycji jest ujęcie wód w Brzeziu. Przedmiotowe ujęcie położone jest w odległości 331 m od osi wariantu W1 i 567 m od osi wariantu W2. Planowana inwestycja, w żadnym z analizowanych wariantów nie koliduje ze strefami ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych i nie narusza warunków ustalonych dla tych stref. W związku z powyższym nie przewiduje się oddziaływania inwestycji na ujęcia wód.

Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 poz. 1478). Najbliżej położonym obszarem zależnym od wód jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Uroczyska płyty Krotoszyńskiej. Zgodnie z Załącznikiem nr 2 do „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 poz. 335) celem środowiskowym dla przedmiotowego obszaru chronionego jest utrzymanie lub przywrócenie właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony: siedlisk przyrodniczych (6410, 6430, 7230, 91DO, 91EO, 91FO) i zwierząt z gatunku *Bombina* oraz zapobieganie zmianom stosunków wodnych, obniżaniu poziomu wód gruntowych i przesuszeniu siedlisk. Planowana inwestycja nie wpłynie na cele środowiskowe ww. obszaru zależnego od wód.

Zgodnie z obowiązującym „Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym

Warty, w granicach Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie: RW600010184949 – Ner, a także w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd o kodach PLGW600081.

Stan JCWPd o kodzie: PLGW600081 oceniono jako dobry pod względem ilościowym, jak i pod względem chemicznym. Ocenę ryzyka nieosiągnięcia dobrego stanu chemicznego i ilościowego określono jako „niezagrożona”. Zasoby JCWPd PLGW600081 podlegają ochronie z uwagi na ich wykorzystywanie do celów zaopatrzenia ludności w wodę do picia.

Realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna wpłynąć na stan ilościowy i chemiczny tej jednolitej części wód podziemnych. Prace prowadzone w fazie budowy przedsięwzięcia nie będą powodowały negatywnych oddziaływań na wody podziemne o charakterze jakościowym, mogą jedynie spowodować krótkotrwałe, przemijające obniżenia zwierciadła wód podziemnych powstałe w trakcie wykonywania niezbędnych odwodnień wykopów. Zasięg oddziaływania odwodnienia wykopów nie będzie wykraczał poza granice realizacji inwestycji. Zmiana warunków gruntowo-wodnych na etapie realizacji będzie miała charakter tymczasowy. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem zanieczyszczeń będą przede wszystkim wody opadowe i roztopowe. Odpowiednio zaprojektowany system odwodnienia, z zastosowaniem rozwiązań redukujących ilość zanieczyszczeń trafiających do środowiska zminimalizuje ryzyko przenikania zanieczyszczeń w głąb ziemi powodując zanieczyszczenie wód podziemnych. W niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, parkingów pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, miejsca tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, sposobu i miejsca gromadzenia materiałów sypkich np. kruszywa, ziemi z wykopów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych.

Mając na celu ograniczenie zmian stosunków wodnych w gruncie w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek: rozpoczynania wykopów budowlanych oraz ich odwadniania bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych; w trakcie prac budowlanych w miarę możliwości chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń; czas prac odwodnieniowych skrócić do minimum; szerokość i głębokość wykopów ograniczyć do minimum. Natomiast w odniesieniu do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska, w warunkach decyzji wskazano, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczenia z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas należy je również podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych. Ochronie odbiorników służyć będą również następujące działania wskazane w warunkach niniejszej decyzji: zabezpieczenie skarp i dna przed rozpoczęciem prac; ułożenie rur bezpośrednio wprowadzających wodę do odbiorników pod kątem 45°; wykorzystanie wielu wylotów odprowadzanej wody oraz zastosowanie metody natryskowej (rozdeszczowanie) przy odprowadzaniu wód z odwodnień. Dla odwodnień wykopów oraz na odprowadzenia wody do najbliższych cieków powierzchniowych lub rowów Inwestor musi uzyskać zgodę właściciela (administrатора ciek) oraz wymagane zgody wodnoprawne.

JCWP o kodzie RW600010184949 – Ner ma status silnie zmienionej części wód. Zlewnia jest monitorowana, charakteryzuje się złym stanem i oceną ryzyka określoną jako zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Potencjał ekologiczny na podstawie monitoringu jakości wód powierzchniowych określono jako słaby, natomiast stan chemiczny poniżej stanu dobrego. W JCWP występuje presja troficzna (nawożenie i depozycja), eutrofizacja, presja hydromorfologiczna (prostowanie koryta – rzeki główne i pozostałe rzeki; budowle piętrzące – rzeki główne) oraz presja chemiczna (źródła rozproszone – rozwój obszarów zurbanizowanych). Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie umiarkowanego potencjału ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [azot ogólny, azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); zapewnienie drożności ciek) dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik

diadromiczny D oraz stanu chemicznego, dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. JCWP Ner nie jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia. Dla wskaźników fosfor ogólny; MIR, MMI; nikiel (z uwagi na warunki naturalne zastosowano odstępstwo z art. 4 ust. 4 RDW z terminem osiągnięcia celu środowiskowego do 2027 r., a dla substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE z uwagi na brak możliwości technicznych i nieproporcjonalność kosztów do 2039 r. Natomiast dla wskaźników: azot ogólny, azot azotanowy, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C, IO, benzo(a)piren(w), benzo(g,h,i)perylen(w) ustanowiono odstępstwo z art. 4.5 RDW z uwagi na brak możliwości technicznych.

Jednolita część wód powierzchniowych osiąga dobry stan ekologiczny, kiedy wszystkie wskaźniki jakości wód należąc do elementów biologicznych osiągają dobry stan. Natomiast elementy fizykochemiczne i hydromorfologiczne, jako elementy wspierające, umożliwiają osiągnięcie dobrego stanu przez elementy biologiczne. Jeżeli elementy biologiczne spełniają warunki dla dobrego stanu, oznacza to, że elementy hydromorfologiczne danej jednolitej części wód muszą być na tyle dobre, że umożliwiają osiągnięcie dobrego stanu przez elementy biologiczne. Dalej, aby stan części wód określić jako dobry, zarówno stan ekologiczny, jak i chemiczny musi zostać określony jako dobry.

Potencjalny wpływ inwestycji na wskaźniki jakości wody wykorzystywane do oceny jej stanu chemicznego może wystąpić na etapie realizacji inwestycji (wykonywania fundamentów i konstrukcji nośnej obiektów mostowych i przepustów, samej przebudowy koryta rzeki Ner) oraz na etapie eksploatacji (odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi). W decyzji wskazano warunki konieczne do spełnienia celem zminimalizowania niekorzystnego oddziaływania na stan chemiczny wód. Przy prawidłowej obsłudze maszyn i urządzeń nie powinno dojść do zanieczyszczeń rzeki substancjami ropopochodnymi. Ponadto, na terenie zaplecza budowy muszą być wyznaczone utwardzone i uszczelnione od podłoża place postojowe, na których odbywać się będzie tankowanie maszyn, ich przeglądy i naprawy oraz postój. Zaplecze budowy należy zlokalizować w odległości co najmniej 50 m od koryta rzeki. Stężenia węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych z systemu odwodnienia projektowanej drogi odprowadzanych do środowiska nie przekroczą wartości dopuszczalnych przepisami szczegółowymi. Biorąc powyższe pod uwagę stwierdzono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia na warunkach określonych w przedmiotowej decyzji nie pogorszy wskaźników jakości wody wykorzystywanych do oceny stanu chemicznego.

Prace związane z budową obiektów mostowych na rzece Ner oraz regulacja koryta, realizowane będą w granicach JCWP RW600010184949 – Ner. Realizacja ww. prac wiązać się będzie z okresowym zaburzeniem stosunków wodnych oraz dynamiki przepływu, ograniczeniem drożności cieku, a także może prowadzić do czasowego zamulenia wód powierzchniowych.

Oddziaływanie przedsięwzięcia na elementy fizykochemiczne będzie oddziaływaniem krótkoterminowym, występującym przede wszystkim na etapie realizacji prac. Może ono dotyczyć parametrów fizykochemicznych, takich jak zawiesina ogólna lub tlen rozpuszczony w wodzie. Zawiesina, zawiera w części substancję organiczną, która po przedostaniu się do rzeki utleniając się, zmieniała będzie panujące tam warunki tlenowe. Zarówno ilościowe, jak i jakościowe oszacowanie tego zjawiska, zależne od wielu czynników takich jak: ilość zawiesiny przedostającej się do cieku, wielkość przepływu w cieku, warunki tlenowe. Dla ograniczenia skali zjawiska zmian elementów fizykochemicznych w niniejszej decyzji nałożono warunki realizacji inwestycji, dotyczące realizacji nowego koryta przy zachowaniu ciągłości przepływu wód w istniejącym korycie oraz konieczności uformowania od strony wody górnej grobli, tak aby prace związane z ocienieniem i wykopem nie prowadziły do zamulenia istniejącego koryta. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na zasolenie i zakwaszenie wód. Na skutek braku roślinności na nowych korytach zmiana może ulec temperatura wody. Jednak z uwagi na bardzo krótki odcinek nowego koryta, wpływ tego czynnika można uznać za pomijalny.

W wyniku prac związanych z zasypaniem odcinków starego i wykonaniem nowych odcinków koryta nastąpi zmiana hydromorfologii rzeki Ner. Będzie to skutkowało zmianami w strukturze dna

i brzegów oraz przekroju poprzecznego i podłużnego koryta (m.in. likwidacja przegłębień, wyplycień i meandrów), co może mieć wpływ na stan JCWP. W k.i.p. i uzupełnieniach k.i.p. wskazano, że przebudowane odcinki zostaną umocnione materiałami naturalnymi, jak narzut kamienny, darnina, faszyna. Umocnienie nowego koryta prowadzone będzie w suchym kanale. Celem zachowania niezmiennego reżimu hydrologicznego przebudowywanych cieków, w warunkach niniejszej decyzji wskazano na konieczność wykorzystania w trakcie realizacji nowego koryta rzeki rozwiązań stosowanych w procesach renaturyzacji i umocnienia ich naturalnymi materiałami. Ponadto, w celu zapewnienia na etapie przebudowy ciągłości przepływu, w warunkach niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora, aby w trakcie budowy nowego koryta rzeki przepływ wód odbywał się istniejącym korytem, bez konieczności budowy kanału obiegowego, a zakres przekształceń koryta rzeki ograniczyć do minimum.

Kluczową składową oceny ekologicznej stanu wód są elementy biologiczne (tj. fitobentos, makrofity oraz ichtiofauna). Przedsięwzięcia polegające na regulacji wód oddziałują w bezpośredni sposób na hydromorfologię wód oraz elementy fizykochemiczne (zmiana temperatur, zmętnienie wody), a każda zmiana ww. parametrów pociąga za sobą zmiany elementów biologicznych. Nowe odcinki koryta rzeki, mają uproszczoną strukturę w związku z czym warunki rozwoju makrofitów będą niesprzyjające. Zmiana warunków siedliskowych (zastąpienie różnorodnych siedlisk przez jednolite struktury) może mieć wpływ na makrozoobentos i fitobentos. Biorąc pod uwagę, że długość odcinków rzeki Ner przeznaczonych do regulacji wyniesie od 380 do 480 m należy uznać, iż realizacja inwestycji nie będzie znacząco oddziaływać na ww. elementy biologiczne. Ograniczeniu wpływu przedsięwzięcia na ww. elementy biologiczne służą m.in. nałożone w niniejszej decyzji warunki w zakresie konieczności zastosowania przy budowie nowego odcinka rzeki rozwiązań stosowanych przy robotach renaturyzacyjnych oraz wykorzystania naturalnych materiałów przy umocnieniu skarp i dna nowego koryta rzeki.

Oddziaływanie na ichtiofaunę związane będzie głównie ze zmianą warunków hydromorfologicznych, które mają wpływ na dostępność siedlisk dla poszczególnych gatunków oraz poszczególnych faz rozwojowych. Oddziaływanie to będzie jednak ograniczone przez określone w decyzji działania minimalizujące, w tym m. in. wskazane terminy prowadzenia robót, nadzór ichtiologiczny, etapowe prowadzenie prac. Przedmiotowa inwestycja – przy uwzględnieniu wskazanych w decyzji działań minimalizujących (prowadzenie prac przy zachowaniu ciągłości przepływu, ograniczenie zakresu umocnień, stosowanie rozwiązań typowych dla prac renaturyzacyjnych) - nie będzie wpływać na migrację ichtiofauny.

Z przedstawionej charakterystyki przedsięwzięcia nie wynikają presje mogące oddziaływać na stan części wód lub zagrażające osiągnięciu ustalonych dla nich celów środowiskowych, a zastosowane środki minimalizujące ewentualny negatywny wpływ na środowisko gruntowo – wodne zapewnią jego ochronę.

Zatem, mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz skalę oddziaływania przedsięwzięcia, przy założeniu realizacji określonych warunków mających ograniczyć jego negatywne oddziaływanie nie stwierdza się prawdopodobieństwa oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód w zakresie stwarzającym zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 poz. 335).

Planowane przedsięwzięcie związane jest z przebudową istniejących sieci wodociągowych, kanalizacyjnych, elektroenergetycznych i technicznych. Ze względu na kolizję zaprojektowano przebudowę, rozbiórkę i budowę istniejących sieci elektroenergetycznych kolidujących z planowaną drogą. Sieci 110kV zostaną przebudowane z napowietrznych na napowietrzne z uwzględnieniem odpowiednich odległości do dróg oraz stopni i poziomów obostrzenia. Sieci napowietrzne SN i nN zostaną przebudowane na kablowe, kolidujące stacje SN/nN proponuje się przenieść w miejsce nie kolidujące. Linie kablowe SN i nN kolidujące z układem drogowym zostaną przebudowane na kablowe

nie kolidujące. Urządzenia zostaną przebudowane tak, by nie występowała kolizja z projektowanym układem drogowym. Przebudowy sieci zostaną wykonane w oparciu o aktualne przepisy techniczno-budowlane, normy oraz w przypadku ich wydania warunków technicznych przebudowy określonych przez zarządcę danej sieci.

Wybrany do realizacji wariant W2 jest najbardziej korzystny ze względów środowiskowych, gdyż w najmniejszym stopniu narusza stan środowiska. W przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia miejscowość Pleszew nie będzie posiadała obwodnicy, a ruch drogowy będzie prowadzony tak jak dotychczas przez centrum miasta - przez drogę krajową nr 12. Takie funkcjonowanie układu drogowego przy wzroście ruchu samochodów na istniejącym układzie drogowym, uniemożliwi rozwój transportu w tym regionie oraz stworzenie bezpiecznego i płynnego ciągu komunikacyjnego. Jest to więc rozwiązanie niekorzystne z punktu widzenia środowiska, w tym zdrowia i życia ludzkiego.

Ponadto należy zauważyć, że Inwestor przeprowadził w formie on-line spotkanie informacyjno-konsultacyjne, w którym wzięło udział ok. 40 mieszkańców Gminy Pleszew, przez teren której zaplanowano przebieg obwodnicy m. Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12. W toku procesu konsultacyjnego złożonych lub nadesłanych zostało łącznie 286 ankiet.

Przeprowadzone konsultacje umożliwiły lokalnej społeczności zapoznanie się z materiałami dotyczącymi projektowanej obwodnicy oraz wyrażenie swojej opinii co do jej planowanych wariantów i rozwiązań technicznych, przyczyniając się tym samym do poprowadzenia optymalnego przebiegu drogi. Włączenie mieszkańców gminy na tym etapie projektowania jest korzystne dla każdej ze stron zadania, zarówno Inwestora, projektanta jak i społeczeństwa. Pozwala ono na wykrycie potencjalnych konfliktów na bardzo wczesnym etapie oraz, co najważniejsze, daje mieszkańcom poczucie współdecydowania, w sprawie która ich bezpośrednio dotyczy i niejednokrotnie ma wpływ na ich dalszy los i życie na terenie gminy, w której mieszkają.

Możliwość wprowadzenia korekt przebiegu proponowanych korytarzy na podstawie otrzymanych od mieszkańców opinii przyczynia się do poprawy odbioru społecznego planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie analizy przeprowadzonego spotkania można stwierdzić, że w ujęciu ogólnym większość uczestniczących w procesie konsultacji społecznych opowiedziała się za wariantem W2 przebiegu trasy. Przy tym w 6 spośród 287 ankiet (2,1%) respondenci zagłosowali negatywnie na oba przedstawione warianty.

W trakcie prowadzonego postępowania poinformowano strony o toczącym się postępowaniu – obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN1 z dnia 04.08.2023 r., o nowym terminie załatwienia sprawy w związku z uzupełnieniami do k.i.p. obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN 6 z dnia 24.03.2023 r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN9 z dnia 28.04.2023r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN11 z dnia 30.06.2023r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN12 z dnia 11.08.2023r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN13 z dnia 29.09.2023r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN14 z dnia 17.11.2023r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023KN15 z dnia 15.12.2023r., obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.KN16 z dnia 15.01.2024r. Przed wydaniem decyzji zostało wydane obwieszczenie OS.6220.1.1.2023.JB18 z dnia 24.04.2024 r. umożliwiając tym samym możliwość czynnego udziału w postępowaniu i wypowiedzenia się do złożonych żądań wniosku. Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach OS.6220.1.1.2023.JB19 z dnia 28.05.2024 r. W związku z odwołaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17.06.2024 r. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Kaliszu decyzją SKO-4220A/18/24 z dnia 14.08.2024 r. uchyliło przedmiotową decyzję i przekazało sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi I instancji. Organ biorąc pod uwagę cały zebrany materiał dowodowy obwieszczeniem OS.6220.1.1.2023.JB25 z dnia 10.09.2024 r. umożliwił ponownie stronom możliwość czynnego udziału w postępowaniu i wypowiedzenia się do złożonych żądań wniosku. W przedmiotowym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od stron postępowania.

Składając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Inwestor zwrócił się również o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, powołując się na ważny interes społeczny oraz ochronę zdrowia i życia ludzkiego. Zgodnie z art. 108 § 1 k.p.a. decyzji, od której służy

odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przez ciężkimi stratami bądź też ze względu na interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji publicznej może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Uzasadnienie wniosku podyktowane jest interesem społecznym oraz ochroną zdrowia i życia ludzkiego z uwagi na fakt, iż obecnie wykorzystywana droga krajowa nr 12 przebiega poprzez centra miejscowości Pleszew oraz Brzezie. Skutkuje to występowaniem oddziaływania akustycznego na tereny podlegające ochronie przed hałasem zlokalizowane wzdłuż drogi krajowej. Po wybudowaniu nowego odcinka drogi krajowej nr 12 ruch na obecnie istniejącej DK znacząco się zmniejszy. Spowoduje to znaczne obniżenie wartości równoważnego poziomu dźwięku w środowisku. Dodatkowo projektowana droga krajowa wykonana będzie wraz z niezbędnymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi, które ograniczają jej wpływ na tereny podlegające ochronie. Wskazano również, że samochody poruszające się po obecnie wykorzystywanej drodze krajowej nr 12 wpływają na jakość powietrza atmosferycznego. Istnieje ryzyko, że dla zabudowy położonej często w odległości kilku metrów od krawędzi jezdni mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, co może mieć wpływ na zdrowie i życie mieszkańców. W związku z realizacją planowanej inwestycji nastąpi zmniejszenie natężenia ruchu, co spowoduje spadek emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zmniejszenie ilości pojazdów, w szczególności ciężarowych pozwoli zapewnić standardy jakości powietrza wokół istniejącej drogi krajowej, która docelowo obsługiwać będzie wyłącznie ruch lokalny. Nowa droga 12 wybudowana zostanie w takich odległościach od zabudowań, że nie będzie generować przekroczeń poziomów substancji w powietrzu na terenach stałego pobytu ludzi. Budowa obwodnicy Pleszewa oraz Brzezia znacząco poprawi także bezpieczeństwo, zarówno pieszych, jak i zmotoryzowanych uczestników ruchu. Na obecnie wykorzystywanej drodze krajowej występują skrzyżowania jednopoziomowe, niebezpieczne zakręty, przejścia dla pieszych po poziomie jezdni. Nowa droga krajowa 12 zostanie wyposażona w bezkolizyjny węzeł drogowy oraz rondo o wyższym poziomie bezpieczeństwa aniżeli typowe skrzyżowania jednopoziomowe, a ruch pieszy zostanie odseparowany od ruchu pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej. Nowoprojektowany odcinek drogi przejmie większość ruchu tranzytowego, odciążając tym samym istniejącą DK 12, która już na chwilę obecną charakteryzuje się niewystarczającymi poziomami swobody ruchu. Wszystkie te czynniki będą miały istotny wpływ na poprawę bezpieczeństwa, a więc ochronę zdrowia i życia ludzkiego. Powołując się na ważny interes strony wskazano, że budowa obwodnicy Pleszewa jest ujęta w programie inwestycji dot. Budowy drogi ekspresowej S11 na odcinku Jarocin – Ostrów Wlkp., który to jest inwestycją zapisaną w opracowanym przez Ministerstwo Infrastruktury „Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)”.

W związku z tym, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach poprzedza pozostałe decyzje administracyjne wymagane w procesie inwestycyjnym oraz że w trakcie prowadzonego postępowania strony nie zgłosiły żadnych uwag ani żądań, a także mając na uwadze potrzebę przyspieszenia działań w ważnym interesie społecznym, orzeczono o nadaniu przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Stanowisko Burmistrza Miasta i Gminy Pleszew jest zgodne z orzecznictwem Naczelnego Sądu Administracyjnego, który w wyroku z 18 maja 2016 r., sygnatura akt II OSK 1066/15 wyraźnie wskazuje, że „co do zasady nie ma przeszkód by nieostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nadać rygor natychmiastowej wykonalności”. W sentencji tego wyroku Sąd wskazuje, iż nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności nieostatecznej decyzji umożliwia inwestorowi ubieganie się o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji. W uzasadnieniu tego wyroku Sąd odwołuje się do szeregu orzecznictwa administracyjnego (patrz wyroki: NSA z dnia 8 grudnia 2011 r. sygn. akt II OSK 2169/11, WSA we Wrocławiu z dnia 19 lutego 2014 r. sygn. akt II SA/Wr 851/13, publikowane CBOSA), które w podobny sposób rozstrzygają kwestię nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę powyższe należało postanowić jak w sentencji.

Pouczenie

1. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kaliszu za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094).
3. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art 72 ust. 4 i 4b w/w ustawy.
4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w art. 72 ust. 3 z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r. poz. 1112), od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Poznaniu z siedzibą ul. Siemiradzkiego 5a, 60-763 Poznań
pełnomocnik: Wojciech Furmianiak p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji w Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Poznaniu,
2. a/a
Do wiadomości:
 1. strony postępowania
 2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Kaliszu, ul. Skarszewska 42A, 62 - 800 Kalisz
 3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, ul. Kościuszki 57, 61-891 Poznań
 4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Pleszewie, ul. Poznańska 30, 63-300 Pleszew

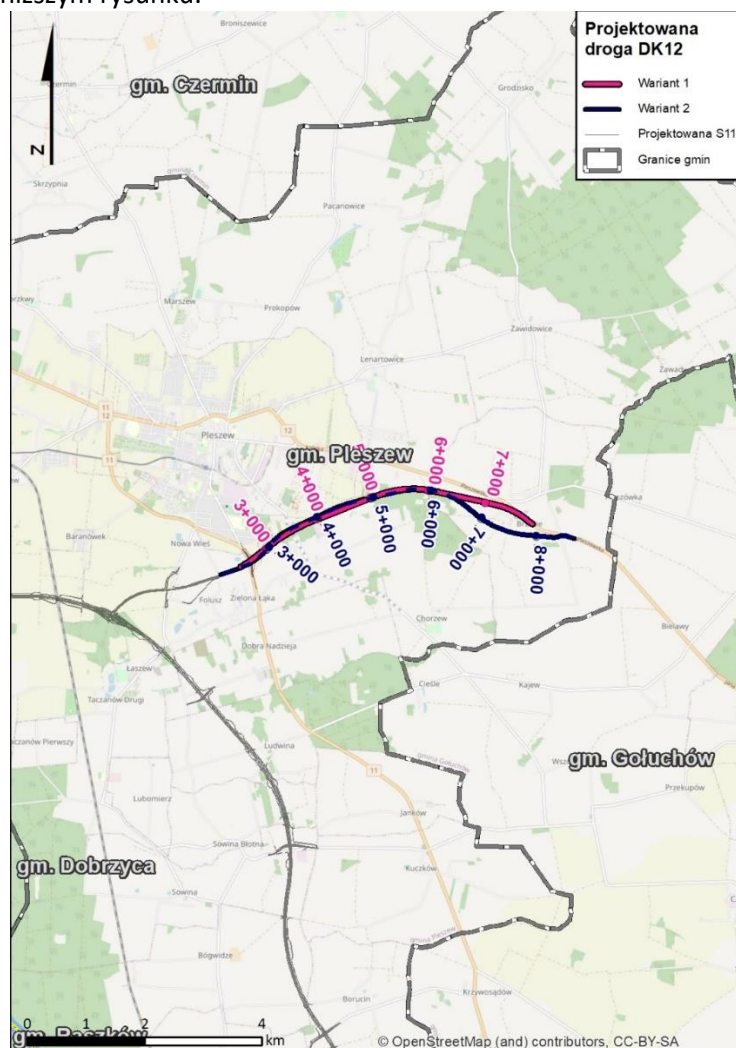
CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Lokalizacja przedsięwzięcia

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie wielkopolskim, powiecie pleszewskim, w gminie Pleszew.

Początek trasy rozpoczyna się od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w miejscowości Zielona Łąka. Koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 12 (DK12) w miejscowości Brzezie.

Lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia na tle podziału administracyjnego kraju przedstawiono na poniższym rysunku.



W ramach realizacji przedsięwzięcia planuje się:

- korektę istniejącego układu drogowego, w tym lokalnej sieci dróg krajowych i gminnych.
- dla obsługi terenów przyległych do planowanej trasy drogi DK12, wzdłuż jej przebiegu, projektowane są dodatkowe jezdnie, które w powiązaniu z istniejącym układem drogowym oraz projektowanymi przejazdami drogowymi stworzą nowy układ komunikacyjny.
- dla istniejącej DK12 zapewniona zostanie jej ciągłość na całym odcinku.

- dla obsługi ruchu lokalnego, zostaną wybudowane dodatkowe jezdnie, które zapewnią pełną obsługę przyległych terenów.

Wariant przedsięwzięcia – W2

W wariantcie W2 przewiduje się budowę:

- węzła „Zielona Łąka” na połączeniu z drogą DK11,
- skrzyżowania typu rondo w miejscowości Brzezcie na skrzyżowaniu z ul. Dębową, które będzie połączeniem DK12 z DK11
- dwóch przejazdów drogowych.

Powiązanie projektowanej drogi DK12 z innymi drogami publicznymi planuje się za pośrednictwem węzła „Zielona Łąka” oraz skrzyżowań typu ronda.

Nie przewiduje się ruchu pieszego oraz rowerowego wzdłuż projektowanego odcinka drogi krajowej nr 12 (DK12).

Z uwagi na parametry techniczne projektowanej drogi, odpowiadające klasie GP, jej dostępność z/do terenów przyległych jest ograniczona. Wszystkie działki położone w obszarze inwestycji, które zostaną odcięte od drogi publicznej, po wykonaniu inwestycji będą miały zapewniony dostęp do dróg publicznych poprzez tzw. jezdnie dodatkowe (projektowane wzdłuż drogi DK12) oraz projektowane przejazdy poprzeczne.

Opis rozwiązań projektowych związanych z przecięciem rzeki Ner przez południową obwodnicę Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12:

Przebieg drogi krajowej nr 12 jest spowodowany koniecznością wyprowadzania ciężkiego ruchu samochodowego z centrum miasta Pleszewa. Nowa droga została poprowadzona poprzez tereny o najmniejszym zagęszczeniu zabudową mieszkaniową, a jednocześnie takiej odległości od zwartej zabudowy centrum Pleszewa, aby zminimalizować wpływ jej oddziaływania, przede wszystkim hałas. Ponadto obwodnica została poprowadzona na jak najkrótszym odcinku, aby ograniczyć koszty i ingerencję na jaka najkrótszym odcinku nowego terenu i ponownie włączyć się w istniejącą już drogę krajową nr 12. Powyższe rozwiązanie spowodowało też wejście w kolizję z istniejącą rzeką Ner. Aby zminimalizować ilość kolizji droga została opracowana w dwóch wariantach, które były także objęte konsultacjami społecznymi pod kątem jak najmniejszej ingerencji w istniejące zagospodarowanie terenu i środowiska.

1. W wariantcie W2 w km 3+970 projektowana droga przecina się z istniejącym korytem rzeki pod bardzo ostrym kątem 25°, co spowodowane było tym, że nowa droga biegła na kierunku wschód – zachód, a rzeka płynie z północnego zachodu na południowy wschód. W tej sytuacji były analizowane dwa rozwiązania: pozostawienie rzeki w jej obecnym korycie, co skutkowało koniecznością budowy obiektu o długości ok. 100m lub przebudowę rzeki w taki sposób, aby doprowadzić do przecięcia jej biegu z drogą pod kątem prostym, w celu zminimalizowania kosztów budowy obiektu i kolizji z rzeką.

Przy pozostawieniu koryta rzeki bez zmian, przebiegałaby ona pod obiektem na odcinku ok. 36m pod obiektem, co miałyby znaczny wpływ na jej zacienienie przez projektowany obiekt i wpływ na stan flory na tym odcinku, gdzie występowałoby ograniczenie w dostępie do światła słonecznego. Zazwyczaj teren pod obiektami o małej wysokości do ok. 2,0m jest niedoświetlony przez światło dzienne i powoduje ograniczenie w rozwoju roślinności pod obiektem i wyjąłowanie gruntu. Powyższe powoduje w dłuższej perspektywie czasu powstanie pasa terenu pod obiektem bez jakiegokolwiek roślinności. Dlatego też po przeanalizowaniu wszelkich aspektów obu rozwiązań zdecydowano się na maksymalne skrócenie odcinka przecięcia rzeki z drogą.

Projektowane rozwiązanie przewiduje zmianę trasy koryta rzeki poprzez zastosowanie łuku o promieniu $R=30m$ i poprowadzenie jej równoległe do trasy drogi na odcinku 160m, a następnie pod kątem prostym, łukiem o promieniu $R=20m$, skłęci ona w kierunku południowym przechodząc na odcinku ok. 12m pod obwodnicą Pleszewa. Po południowej stronie obwodnicy droga ponownie skłęca w kierunku wschodnim wzdłuż drogi, aby po ok. 120m ponownie wrócić w swoje pierwotne koryto.

Takie rozwiązanie oprócz korzyści dla drogi urozmaici też monotony przebieg rzeki, która w stanie istniejącym ma charakter prostoliniowy.

2. W wariantcie W2 w km 5+900 projektowana droga została poprowadzona w taki sposób, aby nie ingerować w rzekę i przejść po jej północnej stronie. Jednakże ze względu na konieczność włączenia się w istniejącą drogę DK12 i omięcia zabudowy miejscowości Brzezcie, droga musiał zmienić przebieg w kierunku południowo wschodnim. Ze względu na konieczność zastosowania promienia łuku na drodze krajowej nie mniejszego niż dopuszczalny, możliwe było poprowadzenie krawędzi drogi w odległości 17m od istniejącego koryta rzeki i ok. 10m od podstawy skarpy. Powyższe rozwiązanie zapewnia brak kolizji obu obiektów, ale w dłuższej perspektywie czasu ze względu na zakole rzeki Ner, nieunikniona jest ingerencja rzeki w nasyp drogowy. Może to skutkować w perspektywie 20-30 lat podmycie budowli ziemnej, na której znajduje się droga i doprowadzenie do katastrofy budowlanej lub do kosztownego zabezpieczenia koryta rzeki poprzez stosowanie murów oporowych lub pali, których wygląd zmieni charakter rzeki i spowoduje, że jej brzeg nie będzie miał charakteru naturalnego tylko betonową ścianę.

Dlatego też stwierdzono, że najlepszym rozwiązaniem będzie zmiana przebiegu rzeki Ner, w taki sposób, aby odcinek rzeki z wodami płynącymi odsunąć od drogi na odległość ok. 40 do 60m od krawędzi nasypu. Pozostawione zakole rzeki miałyby połączenie z przebudowaną rzeką, ale wody w niej znajdujące się miałyby charakter wód stojących, co stanowiłoby sprzyjające warunki dla funkcjonowania fauny i flory i jednocześnie stanowiłoby bufor pomiędzy rzeką, a drogą.

3. Pikietaż km 6+702 w wariantcie W2 przewiduje się zmianę koryta rzeki ze względu na jej przebieg pod nasypem drogowym co mogłoby w przyszłości doprowadzić do podmywania zarówno obiektu mostowego jak i samej drogi. Przesunięcie drogi w tym miejscu bardziej na zachód spowodowałoby wejście drogi w obszar zakola rzeki w km 5+900. Dlatego też przewidziano przesunięcie koryta rzeki w delikatnym załamaniu w taki sposób, aby przecinało się z drogą na jak najkrótszym odcinku. Należy też nadmienić, że pod obiektem na przecięciu rzeki Ner z drogą krajową będzie zlokalizowane przejście dla zwierząt, które wymaga, aby po obu brzegach rzeki możliwe było przeprowadzenie szlaków migracyjnych zwierząt. Obecny przebieg rzeki tego nie zapewnia, dlatego też proponowana korekta jej przebiegu nie wpłynie niekorzystnie na jej charakter i funkcję w przyszłości jako szlaku dla zwierząt. Nowy przebieg rzeki będzie składał się z dwóch odcinków prostych połączonych łukiem 30m.

W Wariantcie W2 przewiduje się następujący zakres i parametry przebudowanych odcinków rzeki:

Parametry przekształcenia koryta rzeki Ner km drogi ok. 3+970:

Szerokość dna cieku:	3m
Nachylenie skarp cieku:	1:2,5
Spadek podłużny dna cieku:	0,3%
Długość przebudowy koryta cieku:	
poza obecnym korytem:	160m
zmiana koryta cieku do całkowitej długości	0,8%
całkowita długość przebudowy:	235m
Promienie łuków:	60m
Długość likwidacji	121m

Parametry przekształcenia koryta rzeki Ner km drogi ok. 5+900:

Szerokość dna cieku:	3m
Nachylenie skarp cieku:	1:2,5
Spadek podłużny dna cieku:	0,59%
Długość przebudowy koryta cieku:	

poza obecnym korytem:	110m
zmiana koryta ciek do całkowitej długości	0,54%
całkowita długość przebudowy:	126m
Promienie łuków:	60m
Długość likwidacji	115m

Parametry przekształcenia koryta rzeki Ner km drogi ok. 6+702:

Szerokość dna ciek:	3m
Nachylenie skarp ciek:	1:2,5
Spadek podłużny dna ciek:	0,3%
Długość przebudowy koryta ciek:	
poza obecnym korytem:	110m
zmiana koryta ciek do całkowitej długości	0,6%
całkowita długość przebudowy:	160m
Promienie łuków:	60m
Długość likwidacji	115m

Sumaryczna długość przebudowy poza istniejącym korytem wyniesie ok 380m.

Analiza wielokryterialna wariantów na etapie STEŚ (Studium Techniczno-ekonomiczno-środowiskowego) dla przebiegu obwodnicy Pleszewa w ciągu drogi DK 12 wskazała wariant W2 jako najbardziej racjonalny i preferowany.

Uwzględniając uwarunkowania lokalne, to jest zagospodarowanie terenu istniejącego, ukształtowanie terenu pod względem morfologicznym, powiązania z istniejącą siecią dróg, rozwiązania projektowe przedstawione w wariacie W2 są najbardziej optymalne i najkorzystniejsze.

W wariacie W2 oprócz mniejszej ilości obiektów inżynierskich, nie przewiduje się remontów, rozbiórek czy rozbudowy istniejących obiektów, a tylko ich bieżące utrzymanie, co ma znaczny wpływ na kryterium środowiskowe i ekonomiczne.

Przebieg obwodnicy Pleszewa według wariantu W2 pod względem kolizji z rzeką Ner również wypada korzystniej, ponieważ sumaryczna długość przebudowy poza istniejącym korytem wyniesie mniej niż w Wariacie I jest to wielkość przebudowy, którą można uznać za mało istotną.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Początek trasy rozpoczyna się od skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 11 (DK11) w miejscowości Zielona Łąka. Koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest na istniejącej drodze krajowej nr 12 (DK12) w miejscowości Brzeziny. Skrzyżowanie DK11/DK12 analizuje się wariantowo jako bezkolizyjne lub zwykłe (skanalizowane lub o ruchu okrężnym – rondo).

Zaprojektowano nowy przebieg drogi krajowej nr 12 do węzła Pleszew Południe w celu powiązania drogi ekspresowej S11, z istniejącymi drogami krajowymi nr 11 i 12 usytuowanymi na południowej stronie miasta. Przedłużenie drogi krajowej nr 12 przebiega przez tereny gminy Pleszew, po południowej stronie miasta. Przedłużenie drogi krajowej nr 12 projektuje się jako drogę klasy GP o przekroju jednojezdniowym i ograniczonej dostępności z przyległego terenu.

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- Klasa techniczna drogi: GP (droga główna ruchu przyspieszonego)
- Liczba jezdni: 1
- Liczba pasów ruchu: 2 (po jednym w każdym kierunku)
- Szerokość pojedynczego pasa ruchu: 3,5 m

Projektowana droga krajowa będzie biegła po nowym terenie, w celu wyprowadzenia ruchu drogowego z miasta Pleszewa.

Droga będzie miała szerokość 11,0 m, dwa pasy ruchu po 3,5 m oraz obustronne pobocza utwardzone o szerokości min. 0,75 m. Ponadto będzie wyposażona w pobocza gruntowe o minimalnej

szerokości 0,75 m, które będą poszerzone w zależności od urządzeń, które będą się na nich znajdować, w tym barier, latarni, ekranów, kanalizacji deszczowej.

Droga będzie miała ograniczoną dostępność do terenu przyległego, w celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa, dostęp do niej będzie możliwy tylko poprzez skrzyżowania i węzły drogowe. Droga będzie krzyżować się:

- z drogą krajową nr 11 w dwóch poziomach - węzeł drogowy ze wszystkimi relacjami skrętnymi
- z drogą powiatową i gminną - w dwóch poziomach bez relacji skrętnych
- ze starym śladem drogi krajowej nr 12 i jej kontynuacją oraz z drogą powiatową i gminną na rondzie - ze wszystkimi relacjami skrętnymi

Droga będzie ogrodzona, aby uniknąć wtargnięcia na jezdnię dzikich zwierząt, dla których przewidziano przejścia pod drogą.

Droga będzie prowadzona na nasypach drogowych o wysokości od ok. 0,5 m do ok. 9,0 m w zależności od miejsca:

- typowy nasyp będzie miał od ok. 0,5 m do ok. 2,0 m wysokości,
- nasyp w rejonie doliny rzeki Ner będzie miał od ok. 2,0 m do ok. 6,0 m wysokości,
- wysokie nasypy będą zlokalizowane w rejonie węzła i przejazdów nad drogą gminną i powiatową, gdzie jego wysokość będzie wynosić ok. 7,0 – ok. 9,0 m.

Droga jest poprowadzona w taki sposób, aby minimalnie ingerować w środowisko naturalne, w tym koryta rzek oraz lasy i minimalizować kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną oraz istniejącymi zabudowaniami mieszkalnymi i gospodarczymi.

Gdzie to możliwe zapewniono ominięcie terenów leśnych oraz cennych przyrodniczo. W celu ograniczenia oddziaływania na teren przyległy zastosowano ekrany akustyczne, aby hałas nie przekroczył dopuszczalnych norm, w ciągu dnia i nocy. Wody opadowe z drogi będą zgromadzone w zbiornikach retencyjnych, aż do momentu oczyszczenia i dopiero wtedy odprowadzone do naturalnych odbiorników.

W celu minimalizacji kolizji z infrastrukturą o ile to było możliwe droga została poprowadzona tak aby nie powodowała konieczności przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej o znacznej wartości strategicznej dla odbiorców i państwa. Jednakże w przypadku konieczności przebudowy lub zabezpieczania istniejących urządzeń zostały one przebudowane po jak najkrótszych nowych trasach, aby zminimalizować czas ich wyłączenia z użytkowania. Jeśli to było możliwe istniejące urządzenia były zabezpieczane rurami ochronnymi.

W związku z występowaniem kolizji istniejącej infrastruktury technicznej z projektowanym układem drogowym koniecznym jest dostosowanie ich przebiegu do układu drogowego. W związku z powyższym niezbędnym jest wykonanie przebudowy infrastruktury technicznej. Została ona wykonana w oparciu o aktualne przepisy techniczno-budowlane, normy oraz w przypadku ich wydania warunków technicznych przebudowy określonych przez zarządcę danej sieci. Wykaz kolizji wraz z zakresem przebudowy został wskazany w erracie do KIP.

Projektowana budowla drogowa będzie wymagała stałego utrzymania w zakresie:

- czystości i czytelności znaków drogowych,
- czystość nawierzchni drogowej,
- naprawy uszkodzonych elementów drogi,
- koszenia traw na nasypach,
- oczyszczania zbiorników retencyjnych,
- oświetlenia drogowego,
- kanalizacji deszczowej.

Obiekty inżynierskie

W tabeli poniżej zestawiono obiekty inżynierskie przewidziane do realizacji w ramach wariantu W2 obwodnicy Pleszewa:

- obiekty mostowe w ciągu w/w odcinka DK12 oznaczono MGP lub WGP, a w ciągu innych dróg: MD lub WD.

- w kolumnie „Oznaczenie obiektu” dopiski „-sl” albo „-sp” oznaczają obiekty zlokalizowane po lewej albo po prawej stronie drogi.
- na załączniku 5 pokazano symbole tylko obiektów głównych (pod DK12);
- w kolumnie „Skrajnia pionowa” podano minimalne skrajnie pionowe;
- w kolumnie „Orientacyjny Kilometr” wskazana jest lokalizacja obiektu względem km projektowanego odcinka drogi DK12.

Lp.	Oznaczenie obiektu	Orientacyjny Kilometr	Przeszkoda	Droga na obiekcie	Funkcja środowiskowa	Minimalna skrajnia pionowa [m]	Orientacyjna długość obiektu [m]	Orientacyjna szerokość* całkowita [m]
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	MGP/PZ Mz-339_II	2+305	ciek (rów DK12 2+133)	projektowana droga DK12 klasa GP	Przejście dolne dla zwierząt małych zintegrowane z ciekami	1,9	12	22,0
2	WGP-340_II	2+580	rondo Węzła Pleszew	jw.	NIE	5	25+32+25	11,4
3	WGP-341	3+475	DP klasa Z	jw.	NIE	4,6	20	11,4
4	MGP/PZ Dsz-342	3+970	rz. Ner 2	jw.	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekami	3,5	27	12,9
5	MD-342-sp	4+050	rz. Ner 2	droga serwisowa	jw	3,5	27	6,9
6	MGP/PZ Dsz-346	6+702	rz. Ner 4 i droga serwisowa klasa D	projektowana droga DK12 klasa GP.	Przejście dolne dla średnich zwierząt zintegrowane z ciekami	4,6	36	12,9
7	WD-347	7+526	projektowana droga DK12 klasa GP	droga klasy L	NIE	4,7	20	10,5
8	przepust PZMz-333	7+790	ciek (rów 26+359)	projektowana droga DK12 klasa GP	Przejście dolne dla zwierząt małych zintegrowane z ciekami	1,9	-	4,5x2

* Dla przepustu w km 7+790 podano wymiary wewnętrzne jego przewodu. Tabela zestawieniowa nie obejmuje przepustów łączących rowy odwodnienia drogowego ze zbiornikami retencyjnymi i obszary węzłów zamknięte nasypami. Ich średnice będą miały 1 m lub mniej.

Lokalizacja oraz podane parametry obiektów mogą ulec drobnym korektom na etapie opracowywania projektu budowlanego. Przedstawione wyżej założenia będą podstawą do dalszych prac projektowych, jednak uszczegółowienie projektu w oparciu o mapę do celów projektowych, szczegółowe rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych, obliczenia konstrukcyjne czy analizy hydrauliczne wykonywane na dalszym etapie projektu, mogą skutkować zmianami parametrów geometrycznych. Dane w tabeli służą przede wszystkim ocenie sposobu usunięcia kolizji lub przebudowy elementów występujących na trasie obw. Pleszewa. Przybliżona lokalizacja obiektów została wskazana graficznie na załączniku 5 – mapie urządzeń ochrony środowiska.

Mosty nad rzeką Ner MS/PZDsz-342 w km 3+970 oraz MGP/PZDsz-346 w km 6+702) pełnić będą jednocześnie funkcję przejścia dla zwierząt średnich. W związku z tym pod obiektami po obu stronach rzeki została przewidziana przestrzeń dostępna dla migracji zwierząt tj. po 6 m szerokości z każdej strony, a minimalne światło pionowe obiektów wynosić będzie 3,5 m. Dodatkowo w ramach kształtowania koryta ciekłu zastosowano łagodne nachylenia skarp ciekłu 1:2,5, dzięki czemu ciekł będzie bardziej dostępny dla zwierząt, w związku z powyższym, praktyczna szerokość terenu po obu stronach ciekłu dostępna dla zwierząt będzie większa niż 6 m i wynosić będzie ok 8 m.

Ponadto również obiekt na w ciągu drogi serwisowej (MD-342-sp w km 4+050) dostosowany będzie do migracji zwierząt średnich i będzie posiadać minimalne parametry analogiczne jak to pod jezdnią główną.

Dla mostów na rz. Ner zaproponowano konstrukcje przęsłowe z prefabrykatów. Wyjątkiem jest most w wariantie 1, w km 7+398 pod drogą powiatową klasy Z – dla którego, ze względu na łuk drogi w planie, zaproponowano wstępnie konstrukcję monolityczną.

Generalnie mostowe konstrukcje prefabrykowane w trakcie ich budowy nie mają wpływu na zmianę ilości i dynamiki przepływu wody w ciekach/rowach melioracyjnych. Konstrukcja monolityczna może mieć (ale nie musi) wpływ na dynamikę przepływu wody w okresie powodzi, ale tylko wtedy, gdy powódź wydarzy się w trakcie dojrzewania betonu konstrukcji (tj., gdy rusztowania szalunków będą jeszcze potrzebne). Na etapie koncepcji programowej zaproponowane rozwiązania konstrukcji przęsłowych mogą ulec zmianie (np. ze względu na uszczegółowienie rozwiązań drogowych).

Dla mostów nad rowami i ciekami melioracyjnymi rozwiązania technologiczne nie mają znaczenia pod warunkiem, że rusztowania i szalunki nie zapełnią przestrzeni pod przęsłami (czego współcześnie się nie robi).

Na zmianę dynamiki przepływu wody w cieklu/rowie melioracyjnym ma natomiast wpływ wykonanie przepustu w wariantie 2 w km 7+790 (przepust PZMz-333 na rowie 26+359L) ponieważ ten rów ma być przebudowany i w okresie budowy przepustu nie będzie zmian przepływ wody. Zmiana dynamiki przepływu wody wynika ze zmiany przebiegu rowu w planie (trasa przebiegu ciekłu zostanie zmieniona).

Parametry geometryczne mostów i przepustów są tak duże, że wybudowane konstrukcje nie mają wpływu na zmianę ilości i dynamiki przepływu wody w ciekach/rowach melioracyjnych.

W ramach prac związanych z realizacją planowanej inwestycji nie przewiduje się rozbiórki mostu, ponieważ droga przebiegać będzie nowym śladem przez co zaprojektowane obiekty mostowe zlokalizowane będą na terenie, gdzie w chwili obecnej nie ma innych obiektów inżynierskich. W związku z powyższym nie jest również konieczne opracowanie tymczasowej organizacji ruchu. Wymogi dotyczące zaplecza budowy zostały przedstawione w rozdz. 9. Obowiązywać one będą również w przypadku lokalizacji i organizacji zaplecza budowy na potrzeby budowy nowych obiektów mostowych.

Szczegółowy opis oraz kolejność prac związanych z realizacją nowych obiektów mostowych przedstawiono poniżej:

- Budowa zaplecza budowy, placów składowych i manewrowych, dróg tymczasowych – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieklu.

- Tyczenie obiektu (prace geodezyjne) – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- W przypadku niekorzystnych warunków gruntowych wykonanie platform roboczych dla palownic i koparek na brzegu – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- Ewentualne wykonanie pali – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- Ewentualne wykonanie grodzy – niewielka zmiana dróg migracji przypowierzchniowych wód gruntowych, brak wpływu na dotychczasowy sposób gospodarowania wodami.
- Wykonanie wykopu pod ławy fundamentowe lub zwieńczenia pali – w przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych może powstać chwilowe, miejscowe obniżenie poziomu wód gruntowych (wybieranie gruntu z wodą). Ze względu na krótkotrwałość prac i stosunkowo niewielkie wykopy (dla DK12) – prace nie będą miały znaczącego wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku. Brak wpływu na dotychczasowy sposób gospodarowania wodami.
- W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych – wykonanie betonowego korka na dnie wykopu w grodzy – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- Wykonanie ław fundamentowych lub zwieńczeń pali, wykonanie korpusów podpór (w tym skrzydeł) i wykonanie zasypek wykopów – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- W przypadku konstrukcji o przęsłach monolitycznych: montaż rusztowań i szalunków – prace bez wpływu na ilość i dynamikę normalnego przepływu wody w cieku. W przypadku nagłej powodzi:
 - zastosowanie rusztowań wykorzystujących teren zalewowy może spowodować katastrofę budowlaną, zator i w konsekwencji znaczące zmiany w ilości i dynamice przepływu wody w cieku i następnie zmiany w dotychczasowym sposobie gospodarowania wodami.
 - Zastosowanie rusztowań wspartych na wieżach szalunkowych (rusztowaniowych) zlokalizowanych w cieniu podpór – brak wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- W przypadku konstrukcji o przęsłach prefabrykowanych: montaż rygli wsporczych lub wykonanie poprzecznicy podporowych i montaż prefabrykatów – brak wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.
- Montaż wyposażenia obiektu, wykonanie zasypek przyczółków i płyt przejściowych, uformowanie stożków nasypów dojazdowych, prace wykończeniowe, likwidacja zaplecza budowy, placów składowych i manewrowych, dróg tymczasowych – prace bez wpływu na ilość i dynamikę przepływu wody w cieku.

System odwodnienia

Sposób planowanego odwodnienia drogi oparty zostanie na układzie rowów drogowych uzupełnionych miejscowo kanalizacją deszczową. Przed odprowadzeniem wód opadowych do odbiornika wody opadowe i roztopowe zostaną przetrzymane w zbiornikach retencyjnych, których wielkość zapewni możliwość utrzymania ilości odprowadzanych wód na poziomie sprzed utwardzenia powierzchni zlewni. Szczegółowe określenie wielkości zbiorników oraz urządzeń podczyszczających zostanie przedstawione na późniejszym etapie prac projektowych (koncepcja programowa, projekt budowlany oraz projekt wykonawczy) i uzyskiwaniu decyzji wodnoprawnych. Zbiorniki będą wyposażone w przelewy awaryjne oraz w zastawki lub inne urządzenia umożliwiające odcięcie odpływu wód ze zbiornika do odbiornika.

Podstawowe parametry poszczególnych urządzeń odwadniających:

Parametry urządzeń odwadniających:

1. rowów drogowych:

- szerokość dna rowów drogowych trasy głównej: 0,4-0,6m
- szerokość dna rowów drogowych dróg dodatkowych: 0,4-0,6m
- nachylenie skarp rowów: 1:1 - 1:3

- konstrukcja rowów: rowy nieuszczelne, umocnione w zależności od pochylenia:

dla spadku 0-4% - poprzez humusowanie i obsianie mieszkanką traw

dla spadku 4-10% - poprzez betonowe elementy typu płyty ażurowe

dla spadków powyżej 10% - poprzez umocnienie brukiem

2. projektowana kanalizacja deszczowa

Kanały grawitacyjne zaprojektowano z następujących rur o min. SN8:

- dla DN200-DN400 rury PVC lub PP,

- dla DN400-DN1200 rury GRP,

dopuszcza się zastosowanie rur i kształtek PE strukturalnych, dwuciennych niekarbowanych, o sztywności min. SN8, łączonych za pomocą spawania bądź połączenia kielichowego z uszczelką wargową montowaną w wewnętrznym gnieździe litego kielicha.

- kanały tłoczne zaprojektowano z rur ciśnieniowych PE100 RC (SDR17).

Wszystkie elementy na kanalizacji, tj. rury, złączki, kształtki itd. należy stosować zgodnie z technologią i zastosowanym materiałem rur.

Studnie rewizyjne i studnie wpustów wykonane jako betonowe lub żelbetowe ze zwięźnięciem żeliwnym w klasie C250 lub D400 (w zależności od lokalizacji).

Projektowany system odprowadzenia wód opadowych i roztopowych składa się systemu kanałów deszczowych odprowadzających wodę z projektowanego układu drogowego poprzez wpusty i przykanaliki lub bezpośrednio do projektowanego rowu drogowego poprzez zapewnienie odpowiednich przechyłek poprzecznych oraz podłużnych drogi. Z rowów drogowych woda opadowa i roztopowa odprowadzana jest do zbiorników retencyjnych i ostatecznie do odbiornika wód opadowych. System odwodnienia został wykonany tak, aby wielkość urządzeń odwadniających drogę klas GP, wymiarować dla deszczu miarodajnego o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=20\%$. Do obliczeń kanałów wykorzystano metodę granicznych natężeń deszczu. Do ustalenia natężeń deszczu miarodajnych posłużono się statystycznym modelem deszczu o określonym prawdopodobieństwie wystąpienia $p\%$.

Obliczenia pojemności zbiorników przeprowadzono dla deszczu długotrwałego trwającego dłużej niż 16 godzin. Obliczono natężenie deszczu w zależności od czasu jego trwania oraz objętość wód opadowych dopływających do zbiornika. Określono objętość wód odpływających ze zbiornika. Pojemność zbiornika przyjęta została dla największej różnicy pomiędzy objętością wód dopływających a odpływających przy deszczu długotrwałym.

W dokumentacji przyjęto rozwiązania adekwatne do etapu prac projektowych, dlatego wielkości zbiorników, ich lokalizacje oraz inne urządzenia służące odwodnieniu drogi przyjęto w uproszczeniu. Na etapie koncepcji programowej, po wykonaniu mapy do celów projektowych zlewnie zbiorników retencyjnych będą przeliczane ponownie, a ich wielkość podlegać będzie korekcie.

Miejsce odprowadzenia wód opadowych z projektowanych zbiorników retencyjnych do cieków zostanie wykonane za pomocą typowych umocnień (prefabrykowane elementy wylotowe i umocnienie miejsca wylotu za pomocą narzutu kamiennego. Odprowadzenie zgromadzonych w zbiornikach retencyjnych wód opadowych pozostanie bez wpływu na parametry fizykochemiczne rzeki Ner i pozostałych cieków.

W poniższych tabelach zestawiono projektowane zbiorniki retencyjne dla poszczególnych wariantów projektowanej obwodnicy m. Pleszew. Podana w poniższych tabelach lokalizacja jest orientacyjna, a parametry zbiorników przybliżone. Szczegółowe rozwiązania będą znane na etapie projektu budowlanego.

Zestawienie zbiorników retencyjnych – DK 12 wariant W2

Lp.	nr zbiornika	Orientacyjny pikietaż zbiornika	Strona	odbiornik wód opadowych (ciek)
1	DK12_1	2+260	Lewa	Rów DK12 2+133
2	DK12_2	2+370	Lewa	Rów DK12 2+133
3	DK12_3	2+720	Lewa	Rzeka Ner 1
4	DK12_4	3+820	Lewa	Rzeka Ner 2
5	DK12_5	4+160	Prawa	Rzeka Ner 2
6	DK12_6	5+900	Lewa	Rzeka Ner 3
7	DK12_7	6+610	Lewa	Rzeka Ner 4
8	DK12_8	7+720	Lewa	Rów 26+359L
9	DK12_9	7+910	Lewa	Rów 26+359L

Dane zawarte w powyższej tabeli zostaną uszczegółowione na etapie Projektu Budowlanego i Projektu Wykonawczego. Przedstawione informacje to wstępne założenia dostosowane do szczegółowości danych dostępnych na obecnym etapie projektowym.

1.1. Kolizje z infrastrukturą techniczną niezwiązaną z drogą

Na obszarze objętym inwestycją nie znajdują się sieci gazociągowe, które kolidowałyby z projektowaną drogą krajową nr 12 – obwodnicą Pleszewa.

Na obszarze objętym inwestycją znajdują się sieci wodociągowe, kanalizacyjne oraz w zakresie średniego oraz wysokiego ciśnienia.

W związku z występowaniem kolizji istniejącej infrastruktury technicznej a projektowanym układem drogowym koniecznym jest dostosowanie ich przebiegu do układu drogowego. W związku z powyższym niezbędnym jest wykonanie przebudowy infrastruktury technicznej. Została ona wykonana w oparciu o aktualne przepisy techniczno-budowlane, normy oraz w przypadku ich wydania warunków technicznych przebudowy określonych przez zarządcę danej sieci.

Szczegóły dotyczące przebudowy sieci wodociągowych i kanalizacyjnych będą ustalane w trakcie prac nad Projektem Budowlanym w momencie uzgadniania z zarządcami ww. sieci.

W km 4+000 zlokalizowany jest wlot odprowadzający wody z pobliskiej oczyszczalni.

Wariant W2 jest wariantem korzystniejszym i preferowanym do dalszej realizacji, ponieważ pozwoli zachować obecną lokalizację zrzutu z oczyszczalni do rzeki Ner. Przebudowa koryta cieku w wariantcie II nie powoduje konieczności zmiany lokalizacji wylotu z oczyszczalni ścieków, ponieważ wylot znajduje się na odcinku, gdzie kończy się łuk i zaczyna odcinek prosty, tzn. wprowadzenie kanału z oczyszczalni jest na odcinku prostym przebudowy, gdzie nowe koryto dowiązuje się do istniejącego. Zakres prac nie przewiduje konieczności czasowego zatrzymania odprowadzenia podczyszczonych ścieków. Ze względu na wykonanie robót z umocnieniem cieku w obszarze istniejącego wylotu może wystąpić konieczność zabezpieczenia poprzez zamontowanie od wylotu rękawa z odprowadzeniem ścieków poniżej wykonywanych prac

w korycie ciekłu. Konstrukcja wylotu będzie dowiązana do skarp cieków i zlicowana z projektowanym umocnieniem.

Na obszarze objętym inwestycją znajdują się sieci elektroenergetyczne napowietrzne 400kV, 110kV, SN, nN i kablowe SN i nN, istniejące rurociągi i kanalizacje kablowe. Stan techniczny urządzeń jest różny, zazwyczaj dobry i bardzo dobry.

Ze względu na kolizję zaprojektowano przebudowę, rozbiórkę i budowę istniejących sieci elektroenergetycznych kolidujących z planowaną drogą S11. Sieci 110kV zostaną przebudowane z napowietrznych na napowietrzne z uwzględnieniem odpowiednich odległości do dróg oraz stopni i poziomów obostrzenia. Sieci napowietrzne SN i nN zostaną przebudowane na kablowe, kolidujące stacje SN/nN proponuje się przenieść w miejsce nie kolidujące. Linie kablowe SN i nN kolidujące z układem drogowym zostaną przebudowane na kablowe nie kolidujące.

Szczegóły dotyczące przebudowy sieci elektroenergetycznych będą ustalane w trakcie prac nad Projektem Budowlanym w momencie uzgadniania z zarządcami ww. sieci.

Na obszarze objętym inwestycją znajdują się sieci teletechniczne napowietrzne i kablowe, istniejące rurociągi i kanalizacje kablowe. Stan techniczny urządzeń jest różny, linie teletechniczne napowietrzne są, w zależności od lokalizacji, w stanie technicznym zadowalającym, stan linii kablowych jest nieznanym ze względu na zakopanie sieci.

Ze względu na kolizję zaprojektowano przebudowę, rozbiórkę i budowę istniejących sieci teletechnicznych kolidujących z planowaną drogą S11. Urządzenia zostaną przebudowane tak, by nie występowała kolizja z projektowanym układem drogowym.

Szczegóły dotyczące przebudowy sieci teletechnicznych będą ustalane w trakcie prac nad Projektem Budowlanym w momencie uzgadniania z zarządcami ww. sieci.