

Pleszew, dn. 28 maja 2024 r.

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

OBWIESZCZENIE OS.6220.1.1.2023.JB19

Na podstawie art. 49a 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 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 2023 r., poz. 1094), Burmistrz Miasta i Gminy Pleszew zawiadamia, że dnia 28 maja 2024 r. została wydana decyzja OS.6220.1.1.2023.JB19 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 – Brzezie)”**, 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 ww. decyzji stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

**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 2023 r. poz. 1094), § 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), 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 – Brzezie)**”, 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 kmw skład, której wchodzi budowa:
 - 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 za pośrednictwem węzła „Zielona Łąka” oraz skrzyżowania rondo;zakres prac obejmuje:
 - a) przebudowę koryta cieką Ner zgodnie 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;

- b) budowę zbiorników retencyjnych z odprowadzeniem wód do rowów lub do rzeki Ner zgodnie z otrzymanym pozwoleniem wodnoprawnym;
 - c) przebudowę sieci wodociągowych i kanalizacyjnych oraz sieci elektroenergetycznych niskiego i średniego napięcia w uzgodnieniu z zarządcami ww. sieci.
 - d) przebudowę linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia:
 - linia WN 110 kV Jarocin Południe – Pleszew – orientacyjny pikietaż skrzyżowania istniejącej linii z projektowaną drogą – od ok. 2+700 do ok. 2+900
 - linia WN 110 kV Ostrów – Pleszew – orientacyjny pikietaż skrzyżowania istniejącej linii z projektowaną drogą – od ok. 3+310 do ok. 3+320.Szczegóły dotyczące przebudowy sieci elektroenergetycznych będą ustalane w trakcie prac nad Projektem Budowlanym w momencie uzgadniania z zarządcami ww. sieci.
- 2) nie zmieniać lokalizacji wylotu do cieku 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 cieku w obszarze istniejącego wylotu może wystąpić konieczność zabezpieczenia poprzez zamontowanie od wylotu rękawa z odprowadzeniem ścieków poniżej wykonywanych prac w korycie cieku. Konstrukcja wylotu będzie dowiązana do skarp cieków i zlicowana z projektowanym umocnieniem;
 - 3) w trakcie realizacji inwestycji stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia;
 - 4) w celu ograniczenia emisji do powietrza:
 - a) maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych,
 - b) 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,
 - c) wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy,
 - d) zastosować technologię powodującej 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 do należy przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.
 - 5) w trakcie robót zaopatrzenie w wodę należy realizować poprzez dowóz wody beczkowozami lub pobór z sieci wodociągowej za zgodą zarządcy sieci;
 - 6) ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (kabin typu TOI-TOI), sukcesywnie opróżnianych przez -podmioty do tego uprawnione
 - 7) zaplecze budowy oraz przebieg prac budowlanych należy zorganizować w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, w tym:

- zaplecze budowy należy wyposażyć 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 wyposażyć 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
- 8) 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;
 - 9) 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;
 - 10) 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);
 - 11) 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;
 - 12) 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;
 - 13) wody rzeki Ner należy zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem (zamuleniem istniejącego koryta) poprzez uformowanie od strony wody górnej grobli;
 - 14) nie pozyskiwać kamieni, żwirów ani innych materiałów stanowiących materiał denny koryta cieku;
 - 15) wszelkie prace wykonywane w rejonie koryta rzeki Ner ograniczyć do minimum w okresie tarła występujących tam ryb 15 marca do 30 czerwca. Warunkowo dopuszcza się możliwość prowadzenia prac ww. terminie po uzyskaniu pozytywnej opinii ichtiologa (nadzór przyrodniczy);

- 16) 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;
- 17) umocnienie nowego koryta prowadzić w suchym kanale;
- 18) odwodnienie zaprojektować z wykorzystaniem, w szczególności rowów drogowych, odcinków szczelnej kanalizacji deszczowej oraz zbiorników retencyjnych z przelewem do cieków lub urządzeń wodnych;
- 19) zrzuty wód opadowych i roztopowych pochodzących z odwodnienia planowanego układu drogowego prowadzić z zastosowaniem regulatorów przepływu dostosowanych do obliczeń przepustowości odbiorników;
- 20) w systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną i substancję ropopochodną;
- 21) wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu i wód podziemnych przed zanieczyszczeniem;
- 22) prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych;
- 23) 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;
- 24) przed przystąpieniem do robót budowlanych uzyskać wymagane zgody wodnoprawne na budowę/przebudowę/likwidację urządzeń wodnych;
- 25) 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;
- 26) drzewa i krzewy nieprzeznaczone do usunięcia należy zabezpieczyć przed ich uszkodzeniem zgodnie ze sztuką ogrodniczą oraz obowiązującymi w tym zakresie przepisami;
- 27) w pobliżu drzew, które nie będą wycinane lub przesadzone, zasięg prowadzonych prac musi być najnajmniejszy, a czas trwania robót jak najkrótszy;
- 28) unikać lokalizacji placów składowych i zaplecza budowlanego w obrębie zasięgu koron drzew;
- 29) 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;
- 30) 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).
- 31) do nasadzeń rekompensacyjnych zieleni należy użyć wyłącznie rodzimych gatunków roślin;
- 32) 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;

- 33) wykonać ekrany akustyczne, minimalizujące oddziaływanie hałasu na terenach chronionych akustycznie, zgodnie z przedstawionymi niżej lokalizacjami i parametrami, które mogą ulec nieznacznym zmianom po wykonaniu projektu budowlanego:

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

- 34) ekrany należy odpowiednio oznakować tak, aby zminimalizować rozbijanie się ptaków o urządzenia ochrony akustycznej. Ekrany przezroczyste wyposażać we wtopione w tafłę ekranu pionowe pasy o szerokości 2 cm o czarnej barwie, rozmieszczone co 10 cm na całej ich wysokości;
- 35) ekrany akustyczne w miarę możliwości obsadzić pnączami roślin rodzimych gatunków;
- 36) 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 wyposażać 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 wygrodzienia tymczasowe;
- 37) 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.
- 38) 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 wygrodzić w całości;
- 39) 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.

40) 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 przeciwoślńieniowe 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 przeciwoślńieniowych (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.

41) wykonać przejścia dla zwierząt zgodnie z przedstawionymi niżej lokalizacjami i parametrami:

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 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
2	3+970	rz. Ner 2	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	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 zintegrowane z ciekim	2x6	3,5	≥0,7	Jw.
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

Podany pikietaż jeź przybliżony, co oznacza, że na kolejnych etapach projektu obiekty mogą zostać zaprojektowane z dokładnością +/- 20 metrów.

42) 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 ptaków 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.
- 43) 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 analizy porealizacyjnej powinny:
- zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych 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, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania.
- Procedura pomiarowa powinna być zgodna z przywołanym wcześniej rozporządzeniem. Zaleca się wykonanie pomiarów porealizacyjnych 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.

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 Furmaniak 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 – Brzezcie)**”

W dniu 04.01.2023r. 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 2019r. 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 03.03.2023r. 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 k.i.p., 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 08.03.2023r. 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 obwodnicy m. Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12 (korekta przebiegu DK12 na odcinku Zielona Łąka – Brzezie). 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 ciek 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 II. Z rysunków przedstawionych w zaktualizowanej k.i.p. wynika, że w nowym przebiegu koryto ciek częściowo będzie zlokalizowane poza terenem przeznaczonym w tym planie pod tereny wód powierzchniowych śródlądowych oznaczonym symbolem 1WS i zostanie przełożone na tereny rolnicze i zieloni 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.

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 ciek. 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 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 nie stwierdzającej 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 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.), 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 uciążliwość 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 bezpośrednie 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.

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 2023 r., poz. 1336 z późn. zm.). 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 wykorzystywać 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 będzie oddziaływaniem okresowym i ustanie po zakończeniu prac budowlanych:

1. wzrost emisji 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 emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia,
3. wzrost emisji węglowodorów i substancji złotonnych, będących wynikiem kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi,
4. wzrost emisji LZO ulatniających się z farb i lakierów stosowanych w pracach wykończeniowych.

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 terenów 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.

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*, *Alnion 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 2023 r., poz. 1336). Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 i obszar specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskiej

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 ze:

- 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 wariantach W2 nie będzie miała znacząco negatywnego wpływu na walory przyrodnicze obszarów oraz nie będzie negatywnie wpływać na populację.

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 o ocie 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 Brzezcie.

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 0,5m 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 gminą 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 przygotowano zostały dwa warianty obwodnicy:

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 Brzezcie, które będzie połączeniem DK12 z DK11,
- dwóch przejazdów drogowych.

W wariantcie drugim (W2 - km od około 2+400 do km około 8+523) 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: 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 ok. 3+970 obiektu mostowego (przejście dolne dla zwierząt średnich) o orientacyjnej rozpiętości 27 m i orientacyjnej szerokości 12,9 m;

- km ok. 4+050 obiektu mostowego (przejście dolne dla zwierząt średnich) o orientacyjnej rozpiętości 27 m i orientacyjnej szerokości 6,9 m;
- km ok. 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 ciek. poprzez:
 - odcięcie starego fragmentu koryta (w pierwszej kolejności od strony górnego odcinka ciek.) poprzez zastosowanie przegrody, z jednoczesnym zachowaniem ciągłości przepływu wody w nowopowstałym odcinku koryta ciek.;
 - 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 ciek. 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 odłowienia zwierząt,

które mogą być zagrzebane w mule. Przed ostateczną likwidacją koryta ponownie spenetrowanie jego dna i odłowienie napotkanych w nim osobników, np. płazów;

- zasypanie części przeznaczonej do likwidacji prowadzić jednostronnym frontem roboczym.

Planowane prace wykonywane będą z szczególną ostrożnością przy minimalizacji zanieczyszczeń koryta ciek. 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.

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 ciek 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 ciek w obszarze istniejącego wylotu może wystąpić konieczność zabezpieczenia poprzez zamontowanie od wylotu rękawa z odprowadzeniem ścieków poniżej wykonywanych prac w korycie ciek. 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 to określone na etapie projektu budowlanego.

Przedstawiona w k.i.p. prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni planowanej drogi, opracowana na podstawie „*Wytycznych 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%, a za (Sawicka-Siarkiewicz H., 2004, Ograniczanie zanieczyszczeń w sptywach powierzchniowych z dróg, Warszawa: IOŚ).

Przeprowadzona w dokumentacji analiza wykazała, że zarówno stężenia zawiesiny ogólnej, jak i węglowodórów 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 2023 poz. 1336). 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 *Bombinabombina* 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 cieku) 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 cieku 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 należące 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 opinii 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 opinii 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 zmianie 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, wypłyceń 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 480m 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).

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.

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 przedmiotowej 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.

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 orzecnictwem 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 2023 r. poz. 1094), 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 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

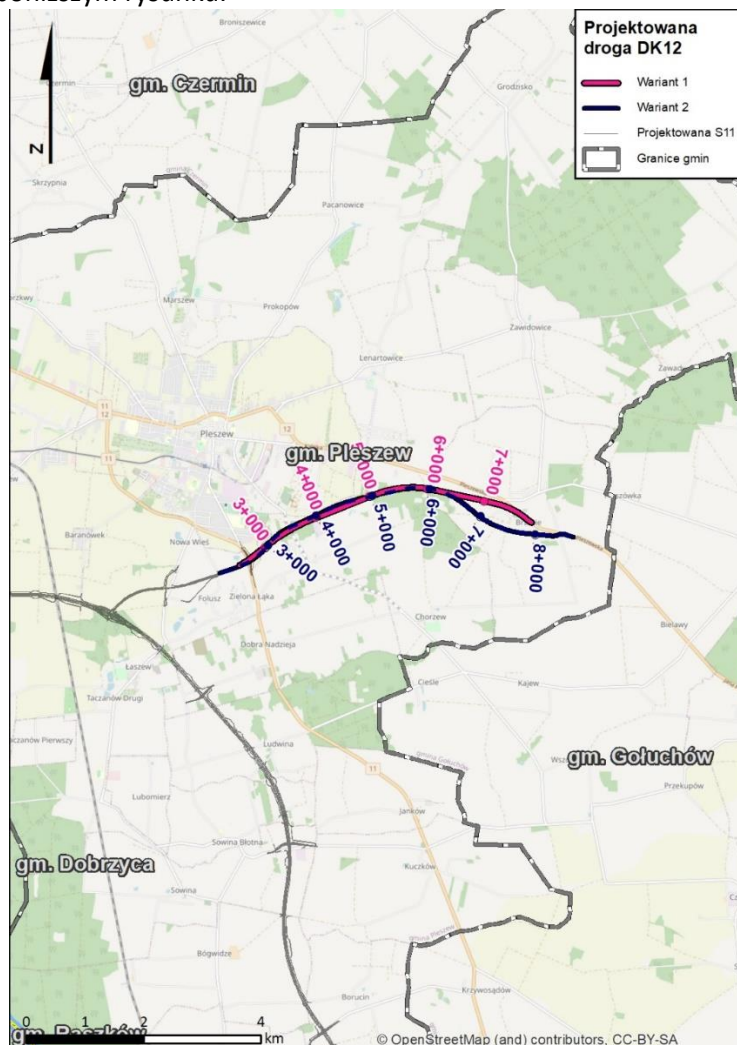
CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

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 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.

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 rondo.

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 po 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 wyjałowienie 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 Brzeziny, droga musiała 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 podmyciem budowli ziemnej, na której znajduje się droga i doprowadzenie do katastrofy budowlanej lub do kosztownego zabezpieczania 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 cieku 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 cieku:	3m
Nachylenie skarp cieku:	1:2,5
Spadek podłużny dna cieku:	0,3%
Długość przebudowy koryta cieku:	
poza obecnym korytem:	110m
zmiana koryta cieku 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 wariantcie W2 są najbardziej optymalne i najkorzystniejsze.

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

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 omińnięcie 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 zabezpieczenia 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 Kilometraż” wskazana jest lokalizacja obiektu względem km projektowanego odcinka drogi DK12.

L P .	Oznaczenie obiektu	Orientacyjny Kilometraż	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 ciekim	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/PZD sz-342	3+970	rz. Ner 2	jw.	Przejście dolne dla zwierząt średnich zintegrowane z ciekim	3,5	27	12,9
5	MD-342-sp	4+050	rz. Ner 2	droga serwisowa	jw	3,5	27	6,9
6	MGP/PZD sz-346	6+702	rz. Ner 4 i droga serwisowa klasa D	projektowana droga DK12 klasa GP.	Przejście dolne dla średnich zwierząt zintegrowane z ciekim	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 ciekim	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 ciekach/rowach 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 przepływu 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 rozbioru 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 ciekach.

- 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 poprzecznic 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, urządzeń podczyszczających oraz szczegółowy projekt odwodnienia drogi zostaną przedstawione na późniejszym etapie prac projektowych (konceptja 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 wstępnie zakładane 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, dwuściennych 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 zwięźceniem 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.

Tab. Błąd! W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu.-1 Zestawienie zbiorników retencyjnych
– DK 12 wariant W2

Lp	nr zbiornika	Orientacyjny pikietaż zbiornika	Strona	Powierzchnia zlewni zredukowana [ha]	Objętość zbiornika [m ³]	Wielkość odpływu [dm ³ /s]	Max. głębokość czynna [m]	Rzędna dna zbiornika [m]	odbiornik wód opadowych (ciek)
1	DK12_1	2+260	Lewa	0,3	100	10	0,5	116,60	Rów DK12 2+133
2	DK12_2	2+370	Lewa	0,4	100	10	0,5	116,60	Rów DK12 2+133
3	DK12_3	2+720	Lewa	0,6	150	10	0,5	115,70	Rzeka Ner 1
4	DK12_4	3+820	Lewa	1,0	300	10	0,5	110,00	Rzeka Ner 2
5	DK12_5	4+160	Prawa	1,4	500	10	0,5	110,00	Rzeka Ner 2
6	DK12_6	5+900	Lewa	0,8	200	10	0,5	107,20	Rzeka Ner 3
7	DK12_7	6+610	Lewa	0,8	200	10	0,5	111,70	Rzeka Ner 4
8	DK12_8	7+720	Lewa	1,4	500	10	0,5	102,70	Rów 26+359L
9	DK12_9	7+910	Lewa	0,3	100	10	0,5	102,70	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 m.in. sieci wodociągowe oraz kanalizacyjne.

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 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. 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. 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.