

**OBWIESZCZENIE**  
**Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu**

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227 ze zm.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu

**zawiadamia strony postępowania**

o wydanym w dniu 11 lutego 2010 r. znak: RDOS-30-OO.II-66190-102/09/ks postanowieniu, którego treść podaję poniżej:

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 90 ust. 1 i 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w związku z art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. nr 98, poz. 1071 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257 poz. 2573 ze zm.), po ponownym przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 - II etap w Koninie, na wniosek Wojewody Wielkopolskiego złożony w toku postępowania w sprawie uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

**uzgadniam warunki realizacji przedsięwzięcia:**

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

1. Wykonać działania wskazane w punktach: I.2.1, I.2.2, I.2.3, I.2.4, I.2.5, I.2.6, I.2.7, I.2.8, I.2.9, I.3.4, I.3.6 decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17 czerwca 2009 r. znak: RDOŚ-30-00.II.66191-18/09/ks o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia o nazwie "Nowy przebieg drogi krajowej nr 25 w Koninie – etap II” .
2. Ze względu na bliskie sąsiedztwo składowiska odpadów popiołów Gosławice – Maliniec, zastosować zabezpieczenia uniemożliwiające uszkodzenie skarp składowiska oraz przedostawanie się odpadów i wód nadosadowych na teren realizowanego przedsięwzięcia.
3. Niezanieczyszczone masy ziemne powstające w trakcie realizacji inwestycji wykorzystać w miarę możliwości do zagospodarowania terenu.
4. Na obszarach o małej odporności na przenikanie zanieczyszczeń zastosować szczelną kanalizację deszczową, tj.:
  - od km 0+350,63 do 0+500,00 km
  - od km 0+800,00 do 2+800,00 km
  - od km 5+350,00 do 7+000,00 km
5. W trakcie wykonywania konstrukcji drogowej podłoża, w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych wykonać izolacje poziome i pionowe.

6. Parking dla samochodów przewożących substancje niebezpieczne zlokalizować na szczelnym, nieprzepuszczalnym podłożu. Dodatkowo wykonać podłączenie wpustu deszczowego do studni wyposażonej w zasuwę odcinającą. Od studni wyprowadzić dwa kanały, jeden w kierunku osadnika i separatora substancji ropopochodnych, a drugi w kierunku szczelnego zbiornika.
7. W trakcie prowadzenia robót budowlanych wykluczyć zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego wyciekami paliw i olejów ze stosowanych maszyn i urządzeń. Ponadto, należy zobowiązać wykonawcę robót budowlanych do kontroli i dbałości o stan techniczny sprzętu mechanicznego oraz jego bezawaryjnej pracy.
8. Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo-surowcową terenowych oraz stacji obsługi pojazdów i maszyn roboczych wykluczyć ich lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, w pobliżu cieków powierzchniowych i systemów melioracyjnych oraz w miejscach o małej odporności na przenikanie zanieczyszczeń tj. w następujących km projektowanej drogi:
  - od km 0+350,63 do 0+500,00 km,
  - od km 0+800,00 do 2+800,00 km,
  - od km 5+350,00 do 7+000,00 km.
9. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zastosować następujące rozwiązania w podanych niżej lokalizacjach:
  - 9.1. Od km 0+054,04 do km 0+180,07 – ekran akustyczny o długości 126 m i wysokości 6 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany częściowo w technologii ekranu przeziernego i pełnego,
  - 9.2. Od km 0+166,52 do km 0+198,61 – ekran akustyczny o długości 32 m i wysokości 6 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany w technologii ekranu przeziernego,
  - 9.3. Od km 0+189,52 do km 0+297,45 – ekran akustyczny o długości 108 m i wysokości 6 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany częściowo w technologii ekranu przeziernego i pełnego,
  - 9.4. Od km 0+404,07 do km 0+415,20 – ekran akustyczny o długości 42 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Spółdzielców, po jej północnej stronie, wykonany w technologii ekranu przeziernego,
  - 9.5. Od km 0+418,09 do km 0+578,66 – ekran akustyczny o długości 162 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany w technologii ekranu przeziernego,
  - 9.6. Od km 0+390,80 do km 0+527,72 – ekran akustyczny o długości 164 m i wysokości 4 m, zlokalizowany na początkowym odcinku wzdłuż ul. 1-Maja po jej północnej stronie, a następnie wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany częściowo w technologii ekranu przeziernego i pełnego,
  - 9.7. Od km 0+517,21 do km 0+581,35 – ekran akustyczny o długości 64 m i wysokości 4 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany w technologii ekranu przeziernego,
  - 9.8. Od km 0+930,40 do km 0+999,60 – ekran akustyczny o długości 70 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego,

- 9.9. Od km 0+988,12 do km 1+175,00 – ekran akustyczny o długości 187 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.10. Od km 1+135,27 do km 1+175,00 – ekran akustyczny o długości 40 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany w technologii ekranu przeziernego,
- 9.11. Od km 1+176,87 do km 1+177,88 – ekran akustyczny o długości 6 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Zakładowej po jej południowej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.12. Od km 1+193,90 do km 1+340,30 – ekran akustyczny o długości 150 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.13. Od km 1+197,10 do km 1+351,17 – ekran akustyczny o długości 152 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.14. Od km 1+340,83 do km 1+391,03 – ekran akustyczny o długości 72 m i wysokości 5 m, zlokalizowany na początkowym odcinku wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, a następnie wzdłuż nowoprojektowanej ul. Zakładowej, wykonany częściowo w technologii ekranu przeziernego i pełnego,
- 9.15. Od km 1+431,01 do km 1+976,05 – ekran akustyczny o długości 548 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany częściowo w technologii ekranu przeziernego i pełnego,
- 9.16. Od km 1+565,10 do km 1+611,26 – ekran akustyczny o długości 52 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej zachodniej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.17. Od km 1+962,65 do km 2+014,72 – ekran akustyczny o długości 52 m i wysokości 5 m, zlokalizowany za drogą dojazdową biegnącą po wschodniej stronie ul. Kleczewskiej, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.18. Od km 2+021,32 do km 2+040,88 – ekran akustyczny o długości 20 m i wysokości 5 m, zlokalizowany za drogą serwisową biegnącą po wschodniej stronie ul. Kleczewskiej, wykonany w technologii ekranu pełnego,
- 9.19. Od km 2+017,05 do km 2+253,43 – ekran akustyczny o długości 236 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż ul. Kleczewskiej po jej wschodniej stronie, wykonany częściowo w technologii ekranu przeziernego i pełnego,
- 9.20. Od km 2+375,29 do km 2+592,05 – ekran akustyczny o długości 226 m i wysokości 5 m, zlokalizowany wzdłuż projektowanej drogi krajowej nr 25 po jej zachodniej stronie, wykonany w technologii ekranu pełnego.
10. Zapewnić szczelne, dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych z podłożem, na którym będą one wybudowane oraz pomiędzy elementami konstrukcji (np. łączenie panele – słupy),
11. Dla całego przedsięwzięcia zastosowań cichą nawierzchnię (typu SMA - mastyks grysowy lub MMA - mieszanka mineralno-asfaltowa, w zależności od odcinka drogi) o skuteczności rzeczywistej nie mniejszej niż 6 dB,
12. Roboty budowlane w rejonie zabudowy mieszkaniowej i innych terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić tylko w porze dziennej, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.

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

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I niniejszego uzgodnienia.
2. Wykonać czterokrotne pomiary dwutlenku azotu w powietrzu w ramach monitoringu raz na dwa lata w stałych punktach pomiarowych każdorazowo w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi. Należy zapewnić wykonanie tych pomiarów przez akredytowane laboratorium. Pierwszy pomiar wykonać dwa lata po analizie porealizacyjnej. Wyniki pomiarów należy przekazywać właściwemu organowi ochrony środowiska. Punkty pomiarowe usytuować:
  - początkowy odcinek ulicy Kleczewskiej okolice km 0+050,00 – pierwszy punkt pomiarowy zlokalizować za ekranem akustycznym drugi w miejscu, gdzie przepływ powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami. Punkty te zlokalizować po przeciwnych stronach drogi poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny,
  - w rejonie skrzyżowania ul. Kleczewskiej, Al. 1 Maja i ul. Spółdzielców w okolicy km 0+350 - pierwszy punkt pomiarowy zlokalizować za ekranem akustycznym drugi w miejscu, gdzie przepływ powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami. Punkty te zlokalizować po przeciwnych stronach drogi poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny,
  - w rejonie skrzyżowania ul. Kleczewskiej i Paderewskiego okolice km 1+500 – pierwszy punkt pomiarowy zlokalizować za ekranem akustycznym drugi w miejscu, gdzie przepływ powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami. Punkty te zlokalizować po przeciwnych stronach drogi poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny,
  - w rejonie osiedla Międzylesie w km 1+800 – pierwszy punkt pomiarowy zlokalizować na linii najbliższej zabudowy mieszkaniowej w odległości 1 m od budynku mieszkalnego, drugi pomiar po przeciwnej stronie drogi poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny w miejscu, gdzie przepływ powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami,
  - w rejonie osiedla Międzylesie w km 2+200 – pierwszy punkt pomiarowy zlokalizować na linii najbliższej zabudowy mieszkaniowej w odległości 1 m od budynku mieszkalnego, drugi pomiar po przeciwnej stronie drogi, poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny w miejscu, gdzie przepływ powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami,
  - w rejonie ulicy Przemysłowej w okolicach km 6+500 – wykonać po jednym pomiarze z każdej strony drogi w miejscach, gdzie przepływ powietrza wokół punktu pomiarowego nie będzie ograniczony żadnymi przeszkodami poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny.

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

Zgodnie z art. 135 ust 1 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 25, poz. 150 ze zm.) obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się dla trasy komunikacyjnej, jeśli pomimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. W związku z art. 135 ust. 6 cyt. ustawy określenie ewentualnych granic obszaru ograniczonego użytkowania oraz ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących

budynków i sposobu korzystania z terenów, nastąpi na podstawie analizy porealizacyjnej.

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

Analizę porealizacyjną wykonać w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i w ciągu kolejnych 6 miesięcy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu. Analizę porealizacyjną wykonać zgodnie z art. 83 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. Wyniki pomiarów natężenia hałasu oraz pomiary i analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu przedstawić Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Koninie.

1. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu według metod określonych w przepisach szczególnych. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w rejonie zabudowy mieszkaniowej za ekranami akustycznymi oraz na terenach nie ekranowanych.
2. W zakresie oddziaływania na stan jakości powietrza wykonać pomiary i przedstawić analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu. Należy zapewnić wykonanie tych pomiarów przez akredytowane laboratorium. Pomiary wykonać czterokrotnie w stałych punktach pomiarowych, co trzy miesiące, w ciągu roku od oddania przedsięwzięcia do użytkowania, każdorazowo w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi we wskazanych punktach wymienionych w punkcie II.2 niniejszego postanowienia.
3. W zakresie jakości wód opadowych i roztopowych analiza porealizacyjna powinna obejmować wyniki wartości zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych. Badania wykonać dwukrotnie w ciągu roku (w okresie wiosny i jesieni) w 4 punktach po obu stronach drogi, tj.:
  - w km 3+424 (przepustu P-2b – rów melioracyjny 0010.R-KWG-D6-B),
  - w km 4+468,17 („Jeziorko” dz. nr 254/10, obręb Maliniec)
  - w km 4+080,00 (przepust P-3 – rów melioracyjny 0010.R-KWG-D5),
  - w km 6+162,50 (przepust P-7 – rów melioracyjny 0008.R.KWG-D)

#### **UZASADNIENIE**

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w dniu 9 października 2009 r. wpłynął wniosek Wojewody Wielkopolskiego znak: IR.III-6.71190-17/09 o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji p.n. „Nowy przebieg drogi krajowej nr 25- II etap w Koninie”. We wniosku o ponowne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko pełnomocnik wskazał nazwę przedsięwzięcia, która jest inna niż podana w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 17 czerwca 2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.II-66191-18/08/ks. Jednakże złożony wniosek oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest tożsamy z zakresem realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, dla którego została wydana ww. decyzja. Niniejsze postanowienie dotyczy budowy nowego przebiegu drogi krajowej nr 25- II etap w Koninie.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć wymienionych § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych

uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.).

Zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), organem właściwym w sprawie uzgodnienia warunków realizacji tego przedsięwzięcia w toku ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Do wniosku o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia Wojewoda Wielkopolski dołączył: wniosek pełnomocnika o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17 czerwca 2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.II-66191-18/08/ks o środowiskowych uwarunkowaniach oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z lipca 2009 r. wykonany przez: mgr inż. Sławomira Janyszek, mgr Adriannę Tarkę, mgr Przemysława Wylegała, mgr Annę Wysoczańską oraz mgr inż. Krzysztofa Zajdę.

Na podstawie art. 90 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, pismem z dnia 14 października 2009r., znak: RDOŚ-30-OO.II-66190-102.09/ks wystąpił do Wojewody Wielkopolskiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i art. 38 ww. ustawy oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie o wydanie opinii w sprawie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wojewoda Wielkopolski pismem z dnia 26 października 2009 r. znak: IR.III-6.71190-17/09 poinformował tut. organ, że zapewnił możliwość udziału społeczeństwa poprzez podanie do publicznej wiadomości w trybie art.33-36 i 38 cyt. ustawy obwieszczenia Wojewody Wielkopolskiego o prowadzonym postępowaniu w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Postanowieniem z dnia 12 listopada 2009 r., znak: ON.NS-72/1/2-29/09 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Koninie zaopiniował pozytywnie z zastrzeżeniami realizację ww. przedsięwzięcia. W opinii sanitarnej organ zastrzegł, iż należy założyć konieczność monitorowania co 5 lat wielkości drgań w budynkach zlokalizowanych wzdłuż ulicy Kleczewskiej w Koninie (między ulicami Spółdzielców i Poznańską) wynikających z eksploatacji drogi. Ponadto wskazał, iż w razie stwierdzenia, w wyniku prowadzonego monitoringu, przekroczenia dopuszczalnych wielkości emisji dwutlenku azotu, poziomów hałasu lub amplitudy drgań zarządzający powinien podjąć stosowne działania minimalizujące uciążliwość, dla zapewnienia właściwych warunków sanitarnych i zdrowotnych mieszkańcom okolicznej zabudowy podczas całego okresu eksploatacji drogi. W zakresie drgań organ nie może zająć stanowiska, bowiem nie ma przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów drgań w środowisku.

W trakcie prowadzonego przez tut. organ postępowania wpłynęło pismo z dnia 14 października 2009 r. pani Barbary Jaworskiej, pana Zdzisława Janickiego i pana Jerzego Spyszkiewicza, pismo z dnia 15 października 2009 r. pani Barbary Jaworskiej, pana Zdzisława Janickiego, pana Jerzego Spyszkiewicza oraz pana Mirosława Kędzińskiego-mieszkańców miasta Konina. Organ ustalił, iż przytoczone pisma wpłynęły poza wyznaczonym przez Wojewodę Wielkopolskiego terminem wskazującym sposób i miejsce składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Wobec powyższego pismem z dnia 29 października 2009 r. przesłał przedmiotowe pisma Wojewodzie Wielkopolskiemu jako organowi prowadzącemu postępowanie administracyjne w sprawie o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej celem rozpatrzenia. W dniu 29 października 2009 r. do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynęło pismo pani

Barbary Jaworskiej, pana Jerzego Spyszkiewicza oraz pana Mirosława Kędzierskiego. W dniu 5 listopada 2009 r. wpłynęło pismo Parafii Rzymskokatolickiej Św. Maksymiliana w Koninie. Natomiast w dniu 9 listopada 2009 r. wpłynęły pisma od pani Haliny Jaskulskiej, Polskiego Związku Działkowców Rodzinnych Ogródków Działkowych „Górnik” z Konina oraz pani Barbary Jaworskiej, pana Zdzisława Janickiego, pana Jerzego Spyszkiewicza i Mirosława Kędzierskiego. Pismem z dnia 17 listopada 2009 r. Główny Inspektor Ochrony Środowiska w Warszawie na podstawie art. 234 kodeksu postępowania administracyjnego przekazał pismo z dnia 2 listopada 2009 r. Polskiego Związku Działkowców Rodzinnych Ogródków Działkowych „Górnik”.

Pismem z dnia 11 grudnia 2009 r. znak: IR.III-6.71190-17/09 Wojewoda Wielkopolski przesłał uwagi i wnioski społeczeństwa w przedmiotowej sprawie, tj. pismo z dnia 26 października pani Barbary Jaworskiej, pana Jerzego Spyszkiewicza oraz pana Mirosława Kędzierskiego, pismo z dnia 2 listopada 2009 r. Polskiego Związku Działkowców Rodzinnych Ogródków Działkowych „Górnik”, pismo z dnia 5 listopada 2009 r. pani Barbary Jaworskiej, pana Zdzisława Janickiego, pana Jerzego Spyszkiewicza oraz pana Mirosława Kędzierskiego, pismo z dnia 3 listopada 2009 r. Parafii Rzymskokatolickiej Św. Maksymiliana w Koninie. W ww. pismach zostały poruszone kwestie związane z:

- konsultacjami z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie przebiegu drogi krajowej nr 25 w Koninie;
- szkodliwością oraz uciążliwościami związanymi z emisją spalin samochodowych i drgań terenu, a także wzrostem emisji substancji do powietrza związanego z przeniesieniem trasy drogi krajowej nr 25 na ulicę Kleczewską,
- problemem pękających ścian w budynkach mieszkalnych wzdłuż ulicy Kleczewskiej,
- zagrożeniem życia ludzi oraz bezpieczeństwa budynków mieszkalnych znajdujących się przy ulicy Kleczewskiej,
- stanem zdrowia mieszkańców osiedla Międzylesie i skutków zdrowotnych związanych z realizacją inwestycji,
- zagrożeniem konstrukcji Kościoła Św. Maksymiliana oraz sprzeciw Parafii na zajęcie należącego do niej terenu,
- budową ekranów akustycznych wzdłuż drogi,
- degradacją jeziora w okolicach „zwałki” oraz stanu środowiska naturalnego wokół „zwałki”,
- jakością warzyw i owoców uprawianych w ogródkach działkowych,
- przebiegiem drogi w okolicach ogródków działkowych „Relax” i „Górnik” oraz zniszczenie wodociągu „wewnątrz działkowego”, oddzielenie od pozostałych działek budynku przepompowni wody oraz stawu, z którego czerpana jest woda do podlewania ogródków.

Ponadto, w piśmie z dnia 16 listopada 2009 r. państwo Danuta i Tadeusz Wawrzyniak wystąpili z prośbą o uwzględnienie w projekcie budowy drogi (przedłużenie ulicy Paderewskiego) odwodnienia terenu w obawie przed wystąpieniem zastoiska wód opadowych na terenie działki nr 140/1 obręb Międzylesie oraz wniesiono o zaprojektowanie trzech wjazdów z projektowanej ulicy Paderewskiego na teren obecnej działki nr 140/1.

Odnosząc się do przedstawionych wyżej kwestii, organ po szczegółowej ich analizie oraz wnikliwej ocenie zgromadzonych materiałów stwierdził, co następuje:

Zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi przez pełnomocnika w dniu 26 marca 2009 r. w Koninie odbyły się konsultacje społeczne dotyczące nowego przebiegu drogi krajowej nr 25, w którym wzięli udział projektanci, Radni Miasta Konina, pracownicy Urzędu Miejskiego w Koninie oraz grupa mieszkańców Miasta Konina. W trakcie spotkania

projektanci przedstawili założenia projektowe przedmiotowej inwestycji, w szczególności warianty przebiegu trasy, parametry techniczne i rozwiązania projektowe. Z przedłożonego do tut. urzędu protokołu wynika, iż w trakcie spotkania zostały przedstawione mieszkańcom 3 warianty przebiegu drogi, założenia projektowe dotyczące m.in. skrzyżowania ulic Kleczewskiej, Spółdzielców, Alei 1- ego Maja, wiaduktu Briańskiego, skrzyżowania ulic Kleczewskiej i Chopina, skrzyżowania ulic Kleczewskiej i Zakładowej, skrzyżowania ulic Kleczewskiej i Paderewskiego oraz przebieg drogi przez osiedle Międzylesie. Przedstawiono również badania dotyczące hałasu wskazując jednocześnie te odcinki drogi, na których konieczna jest budowa ekranów akustycznych. Wskazano również budynki kolidujące z projektowaną drogą. Przedstawiono także analizę drgań dotyczącą budynków przy ulicy Kleczewskiej 4, Kleczewskiej 8, Kleczewskiej 43 oraz ulicy Św. Maksymiliana Kolbe 2. W trakcie spotkania odpowiedziano na pytania dotyczące zastosowania ekranów przeciwdrganiowych, budowy miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Kleczewskiej, budowy ciągów pieszo- rowerowych, wykonania pasów zieleni w okolicach osiedla Międzylesie, kolizji ciepłociągu w okolicach osiedla Międzylesie oraz wybranego do realizacji przebiegu trasy drogi krajowej nr 25 w Koninie.

Zgodnie z wyjaśnieniami złożonymi przez pełnomocnika pana Marka Myszковского projektowany przebieg drogi krajowej nr 25 w Koninie jest konsekwencją zapisów studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla poszczególnych obrębów miasta Konina, tj.: Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Konina w części dotyczącej rejonu Czarków, prawobrzeżnej części miasta (Uchwała nr 685 Rady Miasta Konina z dnia 19 grudnia 2001 r.), Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Konina w części dotyczącej rejonu Międzylesie – Zachód (Uchwała nr 314 Rady Miasta Konina z dnia 30 czerwca 2004 r.), Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Konina w rejonie ulic: Kleczewska – Poznańska (Uchwała nr 687 Rady Miasta Konina z dnia 22 czerwca 2006 r.), Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Konina w północnej części miasta (uchwała nr 222 Rady Miasta Konina z dnia 30 grudnia 2003 r.), Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Konina w części dotyczącej rejonu: Poznańska – Kleczewska – Zakładowa, prawobrzeżna część miasta (Uchwała nr 788 Rady Miasta Konina z dnia 25 września 2002 r.), Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego miasta Konina w części dotyczącej rejonu: Zatorza, w prawobrzeżnej części miasta (Uchwała nr 688 Rady Miasta Konina z dnia 19 grudnia 2001 r.), zmiana miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Konina w rejonie ulic Paderewskiego – Kleczewska – Chopina (Uchwała nr 559 Rady Miasta Konina z dnia 30 maja 2001 r.), Zmiana Miejscowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego miasta Konina w granicach byłej strefy ochronnej Huty Aluminium (Uchwała nr 118 Rady Miasta Konina z dnia 26 maja 1999 r.). Dodatkowo pełnomocnik podkreśla konieczność modernizacji wiaduktu Briańskiego w ciągu ul. Kleczewskiej nad linią kolejową, która zostanie wykonana w ramach planowanej inwestycji. Obecnie obiekt jest w bardzo złym stanie technicznym (elementy konstrukcyjne podpór, przęsła i wyposażenia). Podpory są w stanie awaryjnym, zabezpieczone doraźnie za pomocą konstrukcji odciążającej. Szerokość istniejących chodników nie pozwala na przystosowanie ich do ciągu pieszo-rowerowego a nośność obiektu nie spełnia wymagań, tj. klasy obciążeń A. Ponadto na skutek realizacji przedsięwzięcia nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się pojazdów, a także zmniejszenia emisji hałasu oraz polepszenia warunków akustycznych na terenach graniczących z inwestycją.

Zgodnie z wyjaśnieniami pełnomocnika obszar ogródków działkowych zostanie oddzielony od projektowanej drogi ekranami akustycznymi oraz pasem zieleni. Ponadto



projektowane drogi do terenów ogródków działkowych oraz terenów sąsiadujących z nimi, mają charakter dróg dojazdowych i skala oddziaływania akustycznego będzie niewielka. Celem zapewnienia sprawnej komunikacji mieszkańcom wschodniej części Konina i poprawy płynności ruchu projektuje się skrzyżowanie poszerzone z wyspą centralną. Budowa łącznika od skrzyżowania ulicy Kleczewskiej z ulicą Paderewskiego do ulicy Zakładowej ma zapewnić dojazd do nowego osiedla zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obowiązującego na tym obszarze. Łącznik z ulicą Zakładową przejmie ruch z dotychczasowej ulicy Zakładowej i w związku z tym ruch na odcinku ulicy Zakładowej wzdłuż ogródków działkowych zmniejszy się. Ponadto, zgodnie z zapewnieniami pełnomocnika, budowa łącznika ulicy Kleczewskiej z ulicą Zakładową nie spowoduje zniszczenia wodociągu wewnątrz działkowego. W projekcie przewiduje się przebudowę wodociągu zachowując jego dotychczasowe funkcje. Budowa tego łącznika do ulicy Zakładowej nie naruszy istniejącej przepompowni oraz stawku, a jedynie oddzieli go od ogródków działkowych, natomiast projekt budowy drogi zapewnia dojazd do terenu przepompowni oraz stawku.

Zgodnie z przesłanymi to tut. urzędu wyjaśnieniami pełnomocnika projektowany przebieg drogi krajowej nr 25 w Koninie nie zagraża bezpieczeństwu ludzi, jak również bezpieczeństwu budynków, w tym również budynku kościoła Św. Maksymiliana. Ruch pojazdów na analizowanym odcinku trasy nie powoduje uszkodzeń sąsiadujących z drogą budynków. Na zlecenie biura opracowującego projekt budowy drogi zostały wykonane badania dotyczące drgań wywołanych w gruncie przez pojazdy poruszające się po ulicy Kleczewskiej w sąsiedztwie budynków mieszkalnych oraz kościoła. Nie stwierdzono oddziaływania w zakresie drgań na w/w obiekty. Zgodnie z wyjaśnieniami pełnomocnika w dniu 15 kwietnia 2009 r. odbyło się spotkanie w siedzibie Parafii Św. Maksymiliana Kolbe w Koninie w sprawie nowego przebiegu drogi nr 25. Podczas spotkania ustalono m.in., że celem ochrony akustycznej budynku kościoła zostaną zaprojektowane ekrany akustyczne. Ponadto, zostaną wykonane nowe nasadzenia zieleni oraz nawierzchnia chodnika wzdłuż nowej lokalizacji drogi krzyżowej. Jednocześnie informuję, że rozstrzyganie postanowień zawartych pomiędzy inwestorem, a właścicielem gruntu nie jest przedmiotem niniejszego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W odpowiedzi na pismo państwa Danuty i Tadeusza Wawrzyniak w związku z zajęciem części działki pod pas drogowy i zmniejszeniem powierzchni zbiornika zbierającego wody opadowe z terenu ogródków działkowych przewidziano pogłębienie i oczyszczenie pozostałej części zbiornika, a na wysokości około 0,5 m od powierzchni terenu zaprojektowano wpust przelewowy, który odprowadzi nadmiar wody do sieci kanalizacji deszczowej w ciągu ulicy Paderewskiego. Odnośnie uwagi dotyczącej zaprojektowania wjazdów z ulicy Paderewskiego informuję, że o dodatkowe zjazdy można wystąpić z wnioskiem do Urzędu Miejskiego Koninie. Natomiast w przypadku przekształcenia oraz podziału działki rolnej nr 140/13 na działki budowlane dodatkowe zjazdy można uzyskać na etapie postępowania administracyjnego prowadzonego w ramach ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 19, poz.115 ze zm.) i rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

Kwestia budowy ekranów akustycznych wzdłuż drogi omówiona została w dalszej części niniejszego postanowienia. Jednocześnie informuję, że w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych swoje stanowisko powinien wyrazić właściwy organ Państwowej Inspekcji Sanitarnej. Ponadto, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu nie jest organem kontrolnym a tym samym właściwym do wykonywania pomiarów stanu jakości powietrza. Kompetencje w tym zakresie posiada Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska. W przesłanych do organu pismach mieszkańcy Konina

poruszyli także kwestie związane ze stanem środowiska naturalnego wokół „zwalki” oraz degradacją jeziora, a także jakości warzyw i owoców uprawianych w ogródkach działkowych. Jednak rozstrzygnięcie w tym zakresie nie jest przedmiotem niniejszego postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 9 grudnia 2009 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo przesłane przez panią Barbarę Jaworską, panią Helenę Mackiewicz, panią Halinę Jaskulską, pana Mirosława Kędzierskiego i pana Jerzego Spyszkiewicza skierowane do Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. W dniu 10 grudnia 2009 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo z dnia 7 grudnia 2009 r. pani Barbary Jaworskiej, pani Heleny Mackiewicz, pana Jerzego Spyszkiewicza będące skargą skierowaną do Rady Miasta w Koninie. Ponadto w dniu 15 stycznia 2010 r. wpłynęło pismo z dnia 12 stycznia 2010 r. Ks. Wojciecha Kochańskiego. W dniu 26 stycznia 2010 r. wpłynęło pismo pani Barbary Jaworskiej, pana Jerzego Spyszkiewicza. W dniu 25 stycznia 2010 r. wpłynęło pismo pani Barbary Jaworskiej i pana Jerzego Spyszkiewicza skierowane do Wojewody Wielkopolskiego. W dniu 3 lutego 2010 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo pani Barbary Jaworskiej i pana Jerzego Spyszkiewicza z dnia 30 stycznia 2010 r. kierowane do Ks. Biskupa Wiesława Meringa.

Organ nie rozpatrywał zawartych ww. pismach uwag i wniosków, ponieważ pisma te wpłynęły poza wyznaczonym przez Wojewodę Wielkopolskiego terminem ich składania, tj. w dniach od 17 października do 3 grudnia 2009 r.

Na marginesie należy dodać, że kwestie poruszane w powyższych wystąpieniach zostały szeroko omówione w treści niniejszego uzasadnienia.

W dniu 9 listopada 2009 r. została przeprowadzona przez pracowników Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wizja terenowa, celem weryfikacji zapisów raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ze stanem faktycznym w terenie. W szczególności wizja terenowa miała na celu ustalenie usytuowania niewielkiego lokalnego zagłębienia, przez które planuje się nowy bieg drogi. W wyniku przeprowadzonej wizji lokalnej ustalono, iż zagłębienie ma wymiary około 500 m długości i 170 m szerokości. Szacowana powierzchnia wynosi około 8 ha. Zagłębienie powstało w miejscu kopalnianej odkrywki. Podczas wizji terenowej stwierdzono, że skarpy tego zagłębienia w większości porośnięte są drzewami, natomiast dno zagłębienia w ok. 1/3 powierzchni zajęte jest przez wodę, natomiast pozostała część porośnięta przez szuwar trzcinowy i turzycowy lub też pozbawione roślinności. Zagłębienie od strony północnej przylegało bezpośrednio do osadnika gromadzącego popioły ZE PAK S.A., od którego odgradzała go grobla ziemna. Ustalono, że woda występująca w zagłębieniu pochodzi najprawdopodobniej z opadów atmosferycznych, spływu ze skarpy otaczających zagłębienie oraz okresowo może być zasilana wodami osadnika, przy ich wysokim stanie, jak i z przesiąkania przez groblę. Ponadto, w części środkowej grobli zlokalizowano rury metalowe łączące zagłębienie z osadnikiem popiołów. Jedna rura leżała na grobli, natomiast trzy były wkopane w groblę. Z jednej z nich wypływała woda.

W powyższej sprawie zostały złożone wyjaśnienia przez pełnomocnika. Wyjaśniono, iż lokalne zagłębienie nie jest częścią wylewiska popiołów, natomiast droga krajowa nr 25 bezpośrednio sąsiaduje ze składowiskiem odpadów popiołów należącym do ZE PAK S.A. W związku z budową drogi krajowej nr 25, zgodnie z pismem ZE PAK z dnia 22 lipca 2009 r., został opracowany projekt likwidacji zastoiska wody wraz z remontem grobli zamykającej składowisko popiołów. Dodatkowo podczas remontu grobli zostaną usunięte stwierdzone podczas wizji lokalnej rury. Po wykonaniu prac nie będzie następował jakkolwiek przepływ wód z zagłębienia do osadnika. W ramach planowanej inwestycji zagłębienie zostanie zabudowane projektowanym nasypem drogowym. Uwzględniając powyższe, zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 3, w związku z art. 9 ust. 2 pkt 1 lit. c Prawa wodnego (Dz. U. Nr 239 poz. 2019 ze zm.), wymagane jest uzyskanie pozwolenia

wodnoprawnego na wykonanie tych robót. W świetle cyt. ustawy do robót wykonywanych w wodach stosuje się przepisy dotyczące wykonania urządzenia wodnego. Ponieważ wykonanie urządzenia wodnego wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, to likwidacja przedmiotowego wylewiska, jako robota w wodzie, również wymaga uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

W toku prowadzonego postępowania w dniu 19 listopada 2009 r. oraz 19 stycznia 2010 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu odbyły się spotkania z pełnomocnikiem panem Markiem Myszkowskim i pracownikami Urzędu Miejskiego w Koninie, celem omówienia braków w raporcie i konieczności przedstawienia uzupełnień z zakresu gospodarki odpadami, gospodarki wodno-ściekowej, ochrony powietrza, ochrony przed hałasem i polami elektromagnetycznymi. Ponadto, na podstawie art. 50 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego pismem z dnia 19 listopada 2009 r., z 10 grudnia 2009 r. oraz z 18 grudnia 2009 r. znak: RDOŚ-30-OO.II-66190-102/09/ks wezwano inwestora do uzupełnienia raportu. Pismem z dnia 1 lutego 2010 r. oraz w dniu 9 lutego 2010 r. pełnomocnik przedstawił uzupełnienia do raportu.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie nowego przebiegu drogi krajowej nr 25 w Koninie. Początkiem inwestycji jest wylot z ronda na ulicy Poznańskiej. Projektowana droga przebiega po śladzie istniejącej ulicy Kleczewskiej krzyżując się z ulicami poprzecznymi. Od ulicy Paderewskiego projektuje się przesunięcie osi drogi w kierunku zachodnim, tak aby istniejąca ulica Kleczewska została jako droga dojazdowa obsługująca tereny osiedla Międzylesie. Po stronie zachodniej również zaprojektowano drogę dojazdową do przyległych terenów. Za osiedlem droga krajowa wyłącza się z ulicy Kleczewskiej w prawo i biegnie po nowym śladzie w kierunku północno-wschodnim. Od skrzyżowania z ulicą Kleczewską projektowana droga posiada jedną jezdnię o dwóch pasach ruchu. Włączenie w ulicę Przemysłową następuje w rejonie przecięcia ulicy przez bocznice kolejową prowadzącą do hurtowni stali, poza zabudowaniami przy ulicy Przemysłowej. Wzdłuż bocznic kolejowej projektuje się drogę dojazdową do elektrowni Konin. Droga dojazdowa połączy się z istniejącą ulicą prostopadłą do ulicy Przemysłowej zapewniając dojazd do pobliskich zakładów produkcyjnych. Dalej droga prowadzona jest po śladzie istniejącej ulicy Przemysłowej do miejsca występowania budynku nawęglania na terenie elektrowni Konin. Projektowana droga posiada długość około 7,1km.

W niniejszym postanowieniu podtrzymano warunki, które zostały określone w punktach: I.2.1, I.2.2, I.2.3, I.2.4, I.2.5, I.2.6, I.2.7, I.2.8, I.2.9, 3.1.4, 3.1.5, decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 17 czerwca 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach. Pozostałe warunki zmieniono po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wynikają one z przyjętych rozwiązań projektowych. Przedmiotowe zmiany w szczególności dotyczą lokalizacji i długości ekranów akustycznych.

W zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej, leżące wzdłuż ulicy Kleczewskiej oraz w obrębie skrzyżowań z ulicami: Poznańska, 1-Maja, Spółdzielców, Chopina, Zakładowa, Szymanowskiego, Paderewskiego. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na ww. terenach, ustalono obowiązek zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych ograniczających negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Zainstalowane zostaną ekrany akustyczne, ograniczające emisję hałasu pochodzącego od drogi, o ściśle określonych parametrach geometrycznych, tj. długości, wysokości oraz lokalizacji określonej kilometrażem drogi. Dodatkowo, w celu zmniejszenia emisji hałasu do środowiska, na całości przedsięwzięcia zastosowana zostanie wierzchnia warstwa ściernalna SMA - mastyks grysowy lub MMA - mieszanka mineralno-asfaltowa, która zmniejszy emisję hałasu z drogi, w stosunku do tradycyjnej nawierzchni asfaltowej, o co najmniej 6 dB.

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

Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych przedsięwzięcia na rok 2022, tj. natężeniu i strukturze ruchu, w wyniku realizacji zabezpieczeń akustycznych, w większości przypadków dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Tylko w rejonie skrzyżowania ulicy Kleczewskiej i ul. Poznańskiej, na terenach osiedla mieszkaniowego, zaprojektowane ekrany akustyczne na odcinku od km 0+092,60 do km 0+156,12 o długości 64 m i wysokości 6 m oraz od km 0+149,32 do km 0+348,62 o długości 200 m i wysokości 6 m nie zapewnią akustycznych standardów jakości środowiska na wyższych kondygnacjach budynków mieszkalnych. Jak wykazała analiza, dalsze podwyższenia ekranów akustycznych oraz ich wydłużanie nie przyniesie pożądanych efektów. Z tego względu organ nie określił warunków dotyczących ich budowy.

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

W załączonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano na możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w zabudowie mieszkaniowej rozmieszczonej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji w fazie jej budowy. W celu zmniejszenia poziomu emisji hałasu związanego z pracami budowlanymi w rejonie przejść przez tereny wymagające ochrony akustycznej ustalono obowiązek całkowitego ograniczenia prowadzenia prac budowlanych w porze nocnej, tj. w godzinach od 22.00 do 6.00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego prace budowlane nie będą odczuwane jako uciążliwe. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy będą krótkotrwałe i odwracalne.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w ramach której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. W rejonie węzłów pomiary powinny być wykonane w co najmniej dwóch przekrojach pomiarowych.

W raporcie o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko (jak i w uzupełnieniach do niego) zawarto obliczenia wielkości emisji zanieczyszczeń powstałych w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w samochodach poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem trzech wariantów realizacji przedsięwzięcia oraz z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2012, 2022 i stanu obecnego a także z podziałem drogi na trzy odcinki charakteryzujące się różnym natężeniem ruchu. Ponadto, z uwagi na fakt, iż najistotniejszą spośród substancji zanieczyszczających powietrze, związanych z eksploatacją dróg jest dwutlenek azotu, analizie poddano wpływ planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza pod kątem emisji tej właśnie substancji.

Dla prognozy ruchu na rok 2012 i 2020 emisja dwutlenku azotu może spowodować przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń jednogodzinowych przy uwzględnieniu

dopuszczalnej częstości przekroczeń, określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2003 r. Nr 1, poz.12) na odcinku nr 1.1 tj. ul. Kleczewskiej i odcinku nr 2, tj. ul. Przemysłowej. W przypadku odcinka nr 1.2 tj. łącznika ul. Kleczewskiej i ul. Przemysłowej przekroczenia dopuszczalnych wartości stężeń jednogodzinowych zawierać się będą całkowicie w liniach rozgraniczających inwestycji. Stężenia średnioroczne nie będą przekraczać dopuszczalnych wartości odniesienia poza liniami rozgraniczającymi inwestycji na żadnym z analizowanych odcinków zarówno w roku 2012 i 2022. Z analizy przedłożonego raportu wynika, iż tereny gdzie może dojść do ww. przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń to tereny silnie zurbanizowane, na których nie ma technicznej możliwości zastosowania pasów zieleni izolacyjnej, która skutecznie spełniałaby swoją rolę ochronną. Zatem w niniejszym postanowieniu nieuzasadnionym byłoby zobowiązanie inwestora do zastosowania w miejscu występowania przekroczeń dodatkowych nasadzeń zieleni izolacyjnej.

W celu weryfikacji przyjętych założeń w raporcie oraz rzeczywistego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na stan jakości powietrza w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 17 czerwca 2009 r. zobowiązano inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej. W niniejszym postanowieniu uszczegółowiono ww. warunek oraz zobowiązano dodatkowo inwestora do wykonania pomiarów w ramach monitoringu wskazując jednocześnie lokalizację punktów pomiarowych.

Teren inwestycji leży na obszarze czwartorzędowego porowego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 150 „Pradolina Warszawsko – Berlińska”, który zasilany jest w głównej mierze poprzez infiltrację opadów, a w rejonie Konina dodatkowo poprzez infiltrację wód rzeki Warty. Ponadto, znajduje się tu górnokredowy GZWP nr 151 „Turek – Konin – Koło”. Czwartorzędowe piętro wodonośne nie jest ujmowane na przedmiotowym terenie i nie ma ono większego znaczenia użytkowego, ma jednak istotne znaczenie w zasilaniu kredowego piętra wodonośnego, w którym pozostaje w ścisłym związku hydraulicznym. Ujmowane na tym terenie kredowe piętro wodonośne związane jest z uszczelinowanymi marglami i wapieniami górnej kredy.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego stanowić mogą zanieczyszczone wody opadowe z utwardzonej powierzchni drogi. Jednakże zaprojektowany sposób odwodnienia i oczyszczenia wód opadowych ma zapewnić skuteczne wyeliminowanie ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Wymagania, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu wód opadowych i roztopowych reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.). Odwodnienie projektowanej drogi przewidziano za pomocą rowów trawiastych usytuowanych po obu stronach drogi oraz odcinkach kanalizacji deszczowej. W celu oczyszczenia ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji zostaną zastosowane osadniki zawiesziny szybkoopadającej oraz separatory koalescencyjne z obejściem hydraulicznym. W postanowieniu podtrzymano warunek prowadzenia okresowych prac konserwacyjnych systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w szczególności przegląd rowów oraz czyszczenia separatorów i osadników. Właściwa eksploatacja tych urządzeń zapewni osiągnięcie zakładanego efektu oczyszczania. Biorąc pod uwagę szereg zaproponowanych przez inwestora rozwiązań, jak również warunki określone w niniejszej decyzji należy przyjąć, że planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

Z przedstawionych w raporcie informacji wynika, iż planowane przedsięwzięcie będzie m in. realizowane w miejscach, gdzie woda gruntowa zalega na niewielkich głębokościach

ppt. W związku z tym nałożono warunek, aby w trakcie wykonywania konstrukcji drogowej podłoża w ww. miejscach wykonać izolacje poziome i pionowe celem zminimalizowania zmian istniejących warunków wodnych na terenie planowanej inwestycji. Ponadto w czasie prowadzenia prac budowlanych należy zwrócić uwagę na niebezpieczeństwo występowania awarii związanych z ewentualnym wyciekami substancji szkodliwych do gruntu podczas wykonywania wykopów w miejscach, gdzie pod warstwą gleby występują bezpośrednio utwory przepuszczalne nie stanowiące żadnej ochrony dla środowiska gruntowo-wodnego.

Celem zabezpieczenia środowiska hydrogeologicznego przed przeniknięciem substancji niebezpiecznych z terenu parkingu dla pojazdów niebezpiecznych przewożących towary niebezpieczne zastosowany zostanie osadnik oraz separator koalescencyjny. Parking ten posiadać będzie nawierzchnię utwardzoną, nieprzepuszczalną dla olejów i paliw. Podłączenie wpustu ulicznego do studni wyposażono w zasuwy odcinające. Ze studni wyprowadzone zostaną dwa kanały w przeciwnych kierunkach – jeden do zbiornika o pojemności 5m<sup>3</sup>, a drugi do osadnika, separatora i studni kontrolnej, a docelowo do kanału deszczowego. W przypadku wystąpienia awarii zostanie ręcznie zamknięta zasuwa odcinająca odpływ w kierunku osadnika i separatora, a skażone substancjami niebezpiecznymi ścieki skierowane zostaną do szczelnego zbiornika, z którego wypompowane zostaną przez odpowiednie służby.

W postanowieniu nie określono wymagań odnośnie prowadzenia pomiarów zakresie jakości wód opadowych i roztopowych. Wymagania, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu wód opadowych i roztopowych pochodzących z dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Prowadzony zgodnie z wymaganiami cyt. rozporządzenia przegląd urządzeń eksploatacyjnych co najmniej 2 razy do roku wykaze, czy zastosowane rozwiązania są odpowiednie dla tej inwestycji. Zgodnie z zapisami raportu punkty pomiarowe zlokalizowane zostaną w studniach kontrolnych znajdujących się bezpośrednio za urządzeniami podczyszczającymi na wylotach do cieków i rowów. Na odcinkach kanalizacji deszczowej pomiary dokonywane będą w studniach rewizyjnej.

Przeprowadzona analiza porealizacyjna pozwoli na ocenę rzeczywistego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko gruntowo-wodne oraz pozwoli na ocenę efektywności przyjętych rozwiązań projektowych oraz czy zastosowano właściwe urządzenia chroniące środowisko.

Sposób gospodarowania odpadami wynika z zapisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 39, poz. 251 ze zm.). Odpowiedni sposób gospodarowania odpadami, selektywnego magazynowania odpadów oraz poddawanie odpadów w pierwszej kolejności odzyskowi, przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających na składowiska odpadów i zminimalizuje negatywne oddziaływanie odpadów na środowisko. Odpowiednie zabezpieczenia uniemożliwią przenikanie odpadów i wód nadosadowych ze składowiska odpadów na teren realizowanego przedsięwzięcia i zabezpieczą przed negatywnym wpływem składowiska na realizowane przedsięwzięcie. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska, zagospodarowywane masy ziemne nie powinny powodować przekroczenia standardów jakości gleby i ziemi.

Zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko w ramach budowy drogi wystąpi kolizja drogi z infrastrukturą techniczną elektroenergetyczną kablową i napowietrzną, która poprzez odpowiednie rozwiązania techniczne zostanie usunięta.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie poza obszarami Natura 2000. Początek planowanej inwestycji znajduje się w sąsiedztwie obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 PLB300002 Dolina Środkowej Warty oraz specjalnego obszaru ochrony

siedlisk Natura 2000 PLH300009 Ostoja Nadwarciańska, natomiast koniec w odległości około 4 km od ww. obszarów chronionych. Dodatkowo planowana inwestycja zlokalizowana będzie w odległości około 4 km od specjalnego obszaru ochrony siedlisk PLH300011 Puszcza Bieniszewska. Zgodnie z zapisami raportu o oddziaływaniu na środowisko podczas budowy drogi zniszczeniu ulec może znikoma część (ok. 5%) istniejącej w granicy realizacji planowanej inwestycji populacji kaliny koralowej (*Viburnum opulus*), która zgodnie z zapisami załącznika nr 2 pkt 42 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1764) jest gatunkiem objętym ochroną częściową. W związku z powyższym zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 151, poz. 1220) przed przystąpieniem do realizacji przedmiotowej inwestycji inwestor powinien uzyskać zgodę Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu na zniszczenie części, istniejącej w granicy realizacji planowanej inwestycji, populacji kaliny koralowej. W toku oceny oddziaływania na środowisko nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000.

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

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

W celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko, oraz z możliwością niedotrzymania standardów jakości środowiska i koniecznością utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania nałożono na wnioskodawcę obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej. Zgodnie z art. 135 ust. 5 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania dla drogi krajowej ustala się na podstawie analizy porealizacyjnej, którą należy wykonać po upływie 1 roku oraz przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska (za wyjątkiem wymagań związanych z emisją hałasu) zawartych w obowiązujących przepisach, jeśli spełnione będą warunki określone w niniejszym postanowieniu.

## **POUCZENIE**

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

*Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Poznaniu  
Jolanta Ratajczak*