

WOO-II.4220.215.2021.JC.4

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 753), w związku z art. 64 ust. 1 pkt 1, ust. 3 i ust. 3a 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 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wystąpienia Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski z 11 czerwca 2021 r. znak: GK 6220.7.2021

postanawiam wyrazić opinię,

że dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, i wskazać na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonej w tabeli 1

Tabela 1

Lp.	Oznaczenie	Strona obwodnicy ¹	h [m]	Długość [m] rzeczywista	Początek km	Koniec km	Rodzaj materiału
1	e1	lewa	4,0	107	-0+031	0+076	pochłaniający
2	e2	lewa	2,0	94	1+590	1+684	pochłaniający
3	e3_1	lewa	4,0	65	0+017 dr. pow. 5154P	2+496	przezroczysty
4	e3_2	lewa	4,0	37	2+503	2+540	pochłaniający
5	e4_1	prawa	3,0	28	0+125 dr. pow. 5154P	0+145 dr. pow. 5154P	przezroczysty
6	e4_2	prawa	4,5	26	0+118 dr. pow. 5154P	2+496	przezroczysty
7	e4_3	prawa	4,5	51	2+502	2+553	pochłaniający
8	e5	lewa	2,5	73	3+495	3+568	pochłaniający
9	e6	lewa	2,5	50	3+602	3+652	pochłaniający
10	e7	lewa	3,0	64	4+145	4+209	pochłaniający
11	e8_1	lewa	3,0	47	0+090 dr. gminna	5+196	pochłaniający
12	e8_2	lewa	3,0	60	5+200	5+260	pochłaniający
13	e9	prawa	3,0	78	5+247	5+325	pochłaniający
14	e10	prawa	2,5	204	5+497	5+701	pochłaniający

¹ zgodnie ze wzrostem kilometrażu drogi

2. Na przebudowywanych odcinkach ul. Pleszewskiej dochodzących do projektowanego ronda w km 2+466 zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości SMA 8 lub inną o takiej samej lub większej skuteczności obniżania emisji hałasu.
3. W przebudowywanym prześle linii jednotorowej o napięciu 110 kV zastosować odległość przewodów roboczych od ziemi nie mniej niż 5,7 m.
4. Zaprojektować i wykonać przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekami w km 2+884 z obustronnymi półkami dla zwierząt o szerokości min. 3 m (licząc od dolnej krawędzi stożka do skarpy ciek).
 5. Zaprojektować i wykonać następujące przepusty:
 - przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą krajową nr 15 i pod ścieżką rowerową w km 0+204,30,
 - przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą powiatową 5146P w km 0+145,80,
 - przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą krajową nr 15 w km 1+156,50,
 - przepust suchy eliptyczny o wymiarach minimum 1,0 m x 0,7 m w km 1+689,
 - przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą krajową nr 15 w km 3+550,
 - przepust suchy eliptyczny wymiarach minimum 1,0 m x 0,7 m w km 3+900,
 - przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą krajową nr 15 i pod dodatkową jezdnią w km 4+551,60,
 - przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą krajową nr 15 w km 4+953,50.Przepusty drogowe wyposażyć w obustronne półki dla zwierząt o szerokości 0,5 m.
6. Na odcinkach 150 m od przyczółków obiektu na rzece Orla zaprojektować i wykonać ogrodzenie o wysokości co najmniej 2,2 m.
7. Wykonać ogrodzenia herpetologiczne:
 - od km 0+100 do km do km 0+350 dostosowując je do układu skrzyżowania i dróg innych kategorii,
 - od km 1+000 do km 1+850,
 - od km 2+685 do km 2+985 (na ogrodzeniu 2,2 m),
 - od km 3+400 do km 5+600 dostosowując je do układu skrzyżowań, o wysokości co najmniej 50 cm nad poziom gruntu z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót; ogrodzenie wkopać w ziemię na głębokość minimum 10 cm.
8. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
9. Wyznaczone na terenie budowy miejsca tankowania lub naprawy pojazdów uszczelnić.
10. Nie lokalizować zaplecza budowy w pobliżu cieków oraz w miejscach płytkiego zalegania wód gruntowych, tj. na odcinkach:
 - od km 0+100 do km 0+300
 - od km 1+050 do km 1+750
 - od km 4+450 do km 5+050
 - od km 5+300 do km 5+500,za wyjątkiem możliwości stacjonowania niezbędnego sprzętu do budowy obiektów inżynierskich.
11. Plac budowy wyposażyć w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków.
12. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
13. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepo-

- wodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów,
- nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu,
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem,
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
14. Przeprowadzić wycinkę w maksymalnej liczbie 500 drzew oraz 3314 m² krzewów.
 15. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego pod nadzorem przyrodniczym.
 16. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne drzew w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm. Do nasadzeń wykorzystać następujące gatunki drzew: jesion wyniosły, jawor, klon zwyczajny, rodzime gatunki lip.
 17. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
 18. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne krzewów na powierzchni równej powierzchni wycinanej.
 19. Przeprowadzić transplantację pędziczka zielonawego, pędziczka brodawkowatego i wabnicy kielichowatej.
 20. Proces transplantacji przeprowadzić z zachowaniem następujących zasad:
 - transplanty (podkładki z darnią transplantowanych gatunków) pobrać ze stojących drzew poprzez ich wycięcie; podkładki, czyli pobierane fragmenty z pni drzew, powinny mieć kształt prostokąta o krótszym boku nie mniejszym niż 5 cm a ich grubość powinna odpowiadać grubości kory,
 - podkładki wyciąć w taki sposób, aby plecha transplantowanego gatunku znalazła się jak najbliżej krawędzi podkładki,
 - transplanty przymocowywać za pomocą gwoździ, nitów tapicerskich lub wkrętów ze stali nierdzewnej (A2) lub kwasoodpornej (A4) z zachowaniem zasady nieuszkodzenia transplantowanych gatunków lub stosować inne równoważne sposoby gwarantujące trwałe przymocowanie podkładki do czasu samoistnego rozpadu podkładki,
 - transplanty przenieść na drzewa tego samego gatunku co drzewa, z których je pobrano oraz o zbliżonej grubości pnia; w przypadku braku drzew spełniających te kryteria, wybrać drzewa o właściwościach kory, w szczególności w zakresie pH oraz struktury, w jak największym stopniu zbliżonych do tych, które posiada drzewo z którego został pobrany transplant,
 - zapewnić tożsamość nowego miejsca w zakresie wystawy (strona świata), osi góra-dół oraz wysokości,
 - transplanty przenosić na drzewa, na których nie występują transplantowane gatunki porostów.
 21. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.
 22. Przez 2 lata od zakończenia transplantacji, prowadzić monitoring udatności, dokonując oceny:
 - żywotności transplantowanych gatunków na podkładkach,
 - stopnia zachowania podkładek,

- efektywności transplantacji, tj. obecności osobników transplantowanych gatunków na korze drzew, na które zostały przeniesione transplanty.

Po pierwszym roku monitoringu, przed zakończeniem roku kalendarzowego, przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu sprawozdanie z przeprowadzonego monitoringu, a po 2 latach sprawozdanie końcowe.

23. Po sześciu miesiącach od oddania drogi do eksploatacji, wykonać jednorazowe pomiary poziomu hałasu w przekrojach zlokalizowanych za ekranami, na terenach zabudowy chronionej akustycznie. Sprawozdania z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Staroście Krotoszyńskiemu, w terminie 10 miesięcy od oddania drogi do eksploatacji.

Wnioskodawca:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu
ul. Siemiradzkiego 5a,
60-763 Poznań

Uzasadnienie

14 czerwca 2021 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, wpłynęło wystąpienie Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski z 11 czerwca 2021 r. znak: GK 6220.7.2021 w sprawie wyrażenia opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15.

Do wystąpienia załączono: kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* oraz oświadczenie, o którym mowa w art. 63 ust. 2a 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 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*.

Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski zakwalifikował planowaną inwestycję do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), tj. do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony. Z opisu przedsięwzięcia wynika również, iż w ramach inwestycji konieczna jest przebudowa napowietrznej linii elektroenergetycznej o napięciu 110 kV. W związku z tym przedsięwzięcie kwalifikuje się również do § 3 ust. 2 pkt. 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt. 7 ww. rozporządzenia.

Na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735), dalej *k.p.a.*, pismem z 28 czerwca 2021 r. znak: WOO-II.4220.215.2021.JC.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 15 lipca 2021 r.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś*, przeanalizowano: rodzaj, skalę i cechy przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, 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) *ustawy ooś*, w oparciu o zapisy *k.i.p.* ustalono, że planowane przedsięwzięcie stanowi obejście miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15 wraz z wykonaniem infrastruktury towarzyszącej. Inwestycja położona jest w powiecie krotoszyńskim, w województwie wielkopolskim. Długość planowanej drogi wynosi ok. 5,9 km. Planowane przedsięwzięcie obejmuje: budowę obwodnicy po wschodniej stronie Koźmina Wielkopolskiego; budowę obiektów inżynierskich w tym wiaduktów drogowych i mostu; budowę przepustów; budowę skrzyżowań z drogami innej kategorii, łączącymi się z planowaną drogą; budowę zjazdów; budowę dodatkowych jezdni; budowę poboczy gruntowych; budowę chodników, ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych na skrzyżowaniach z drogami poprzecznymi; budowę oświetlenia drogowego; budowę kanału technologicznego; budowę systemu odwodnienia; przebudowę i/lub zabezpieczenie wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi, w tym przebudowę linii napowietrznej 110 kV; rozbiorę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego: jezdni, chodników; wykonanie oznakowania poziomego oraz pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu; rozbiorę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego; wycinkę i urządzenie zieleni.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 1 lit. c) *ustawy ooś* należy stwierdzić, iż na etapie budowy woda wykorzystywana do picia dla pracowników dostarczana będzie w butelkach lub baniakach, natomiast do celów technologicznych wykorzystywana będzie woda wodociągowa, pobierana bezpośrednio z hydrantów lub dostarczana w beczkowozach. Woda technologiczna będzie niezbędną w trakcie układania masy bitumicznej do zraszania obręczy w walcach (zapobiega to przyklejaniu się masy bitumicznej do obręczy). Ścieki z tego procesu nie będą powstawać, gdyż całość wody, z uwagi na wysoką temperaturę masy, odparuje. Pobór wody na cele technologiczne wiązać się będzie również z wytwarzaniem mieszanek cementowych dla wykonania stabilizacji kruszywa naturalnego cementem, chudego betonu. Na etapie eksploatacji inwestycji nie będzie występować zapotrzebowanie na wodę. Energia elektryczna będzie wykorzystywana do napędu maszyn elektrycznych i pochodzić będzie z agregatów prądotwórczych. Na etapie eksploatacji energia elektryczna będzie wykorzystywana do oświetlenia drogi. Paliwa płynne wykorzystywane będą do napędu maszyn i sprzętu budowlanego, a na etapie eksploatacji, będą wykorzystywane w związku z pracami utrzymaniowymi takich jak: utrzymanie terenów zieleni, sprzątanie, zimowe utrzymanie.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a), lit. c), lit. d) i lit. g) *ustawy ooś* stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie nałożono warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako znacząco uciążliwe.

Na podstawie *k.i.p.* oraz analizy ogólnodostępnych map ustalono, że projektowana droga przebiegać będzie w większości w sąsiedztwie terenów zabudowy zagrodowej i zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Sporadycznie przebiegać będzie w sąsiedztwie terenów mieszkaniowo-usługowych oraz terenów rekreacyjno - wypoczynkowych. Są to tereny wymagające ochrony przed hałasem wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Najbliższe tego typu tereny znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi – będą graniczyć z pasem drogowym.

W *k.i.p.* przedstawiono wyniki analizy oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia. Za podstawę analiz przyjęto natężenie ruchu wynikające z prognozy ruchu. Natężenie ruchu określono na podstawie „Uproszczonej metody szacowania wielkości ruchu

na planowanych obwodnicach” – opracowanie GDDKiA 2020. Dane dotyczące średniodobowego natężenia ruchu (SDRR) wynikające z Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. przeliczono na wartości prognozowane na lata 2024 i 2034 z uwzględnieniem wskaźnika zmian ruchu w latach 2010-2015 przyjętego wg opracowania „Synteza wyników GPR 2015 na zamiejsciej sieci dróg krajowych (Transprojekt-Warszawa Sp. z o. o., Warszawa, marzec 2016)”. Prognozowane natężenie ruchu na odcinku początek obwodnicy – ul. Pleszewska w 2024 r. wyniesie 7072 pojazdy z czego: 5116 pojazdów lekkich i 1168 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 592 pojazdy lekkie i 196 pojazdów ciężkich w porze nocy, a w roku 2034 – 8606 pojazdów z czego: 6211 pojazdów lekkich i 1437 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 715 pojazdów lekkich i 243 pojazdy ciężkie w porze nocy. Natomiast natężenie ruchu na odcinku ul. Pleszewska – koniec obwodnicy w 2024 r. wyniesie 7980 pojazdów z czego: 6083 pojazdy lekkie i 1221 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 703 pojazdy lekkie i 201 pojazdów ciężkich w porze nocy, a w 2034 r. – 9988 pojazdów ogółem, z czego 7391 pojazdów lekkich i 1497 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 850 pojazdów lekkich i 250 pojazdów ciężkich w porze nocy. Na całym projektowanym odcinku przyjęto prędkość ruchu 50 km/h, a na rondach 30 km/h. W analizach akustycznych uwzględniono także ruch drogach krzyżujących się z planowaną obwodnicą, m.in. ul. Pleszewską, drogą powiatową 5152 oraz rondach, na których przyjmowano natężenie ruchu równe połowie natężenia ruchu dochodzącego z obwodnicy (odcinka o największym natężeniu) powiększone o połowę natężenia ruchu na drodze krzyżującej się (odcinek o największym natężeniu).

Na obwodnicy prędkość ruchu dla pojazdów lekkich przyjęto 90 km/h a dla pojazdów ciężkich 70 km/h. Na rondach przyjęto prędkości ruchu równe 30 km/h. Na odcinkach dojazdowych do ronda przyjęto zmienne prędkości ruchu a także uwzględniono ruch pulsacyjny ciągły. Na drogach krzyżujących się z obwodnicą przyjmowano prędkości ruchu równe 50 km/h dla pojazdów lekkich i 40 km/h dla pojazdów ciężkich. Lokalnie, ze względu na łuki przyjmowano odpowiednio mniejsze prędkości. Dla dróg istniejących a przechodzących nad obwodnicą tj. drogi gminnej nr 761654P i drogi powiatowej nr 5148P przyjmowano prędkości ruchu 60 km/h dla wszystkich kategorii pojazdów. Natomiast na odcinku od km 3+900 do km 4+500 (w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową 5152P) przyjęto prędkość ruchu równą 70 km/h dla wszystkich kategorii pojazdów. Jako nawierzchnię drogową przyjęto nawierzchnię SMA11.

Obliczenia akustycznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono dla powyższych parametrów eksploatacji przedsięwzięcia, w porze dnia i w porze nocy. Obliczeń emisji hałasu dokonano w punktach obserwacji zlokalizowanych na granicy najbliższej zabudowy mieszkaniowej oraz w siatce punktów obserwacji, na podstawie której wykreślono izolinie poziomu hałasu. Przeprowadzona analiza akustyczna oddziaływania hałasu wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych planowana droga będzie powodować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Maksymalne przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu dla roku 2034 wyniesie 4,2 dB w porze dnia i 8,4 dB w porze nocy.

W celu zmniejszenia prognozowanego poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych lub poniżej Wnioskodawca wskazał, że z uwagi na to, że projektowana jest nowa droga, najprostszym rozwiązaniem będzie budowa ekranów akustycznych, tym bardziej, że pomiędzy drogą a zabudową będzie wystarczająco dużo miejsca na lokalizację ekranów. *Regionalny Dyrektor* podzielił ten pogląd uznając, że zastosowanie innych rozwiązań, np. w postaci nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości, z racji wielkości przekroczeń, będzie nieskuteczne. Tym bardziej, że z uwagi na znaczny udział pojazdów ciężkich, w szczególności w porze nocy, skuteczność takiej nawierzchni byłaby minimalna. Wnioskodawca wskazał na zastosowanie 14 odcinków ekranów akustycznych, po obu stronach drogi o łącznej długości 984 m. Minimalna wysokość ekranu wyniesie 2 m, a maksymalna 4,5 m. Dodatkowo, Wnioskodawca zaplanował nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu SMA 8 na przebudowywanych odcinkach ul. Pleszewskiej dochodzących do projektowanego ronda w km 2+466.

W związku z powyższym, w opinii określono parametry i lokalizacje ekranów akustycznych, których zastosowanie zapewni zmniejszenie poziomu hałasu związanego z eksploatacją planowanego przedsięwzięcia do poziom dopuszczalnego lub poniżej poziomu dopuszczalnego na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Dodatkowo określono warunki, aby na przebudowywanych odcinkach ul. Pleszewskiej dochodzących do projektowanego ronda w km 2+466 zastosować nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości SMA 8 lub inną o takiej samej lub większej skuteczności obniżania emisji hałasu. Nawierzchnia ta zmniejszy emisję hałasu z ronda i przebudowywanych odcinków ul. Pleszewskich i zwiększy skuteczność zastosowanych w miejscu skrzyżowania ekranów akustycznych.

W celu zweryfikowania skuteczności planowanych ekranów akustycznych określono obowiązek wykonania jednorazowych pomiarów poziomów hałasu w przekrojach zlokalizowanych za ekranami, na terenach zabudowy chronionej akustycznie. Pomiary należy wykonać po sześciu miesiącach od oddania drogi do eksploatacji, a sprawozdania z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Staroście krotoszyńskiemu, w terminie 10 miesięcy od oddania drogi do eksploatacji.

W ramach inwestycji przebudowana zostanie również napowietrzna, jednotorowa linia 110 kV. W *k.i.p.* przedstawiono obliczenia składowej elektrycznej i magnetycznej dla najmniejszej odległości przewodów roboczych od ziemi wynoszącej 5,7 m. Ponadto w obliczeniach uwzględniono maksymalne napięcie robocze linii równe 123 kV i maksymalny prąd obciążenia linii równy 735 A. W otoczeniu planowanej do przebudowy linii brak jest terenów pod zabudowę mieszkaniową. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że dla najmniejszej odległości przewodów roboczych od ziemi maksymalna wartość składowej elektrycznej nie przekroczy wartości 2,3 kV/m, natomiast maksymalna wartość składowej magnetycznej nie przekroczy wartości 23 A/m. Należy zatem stwierdzić, iż w żadnym miejscu pod przebudowywaną linią elektroenergetyczną nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalne dla miejsc dostępnych dla ludności, określone w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 poz. 2448). Wartość dopuszczalna dla składowej elektrycznej pola w miejscach dostępnych dla ludności wynosi 10 kV/m, a dla składowej magnetycznej 60 A/m. W związku z tym standardy jakości środowiska w zakresie promieniowania elektromagnetycznego zostaną dotrzymane. W ramach przebudowy linii zmieni się wyłącznie wysokość zawieszenia przewodów, a pozostałe parametry linii pozostaną bez zmian. Z uwagi na to, że obliczeniach wykonano dla zawieszenia przewodów roboczych na wysokości nie mniejszej niż 5,7 m, dla których nie stwierdzono przekroczeń poziomu dopuszczalnego, w opinii wskazano ten parametr jako wymaganie konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i następnie w dokumentacji projektowej.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e) *ustawy ooś* stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b) *ustawy ooś* należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

Odnosząc się do kryteriów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3 lit. f *ustawy ooś* ze względu na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia, w fazie eksploatacji wystąpi powiązanie planowanego przedsięwzięcia z innymi drogami. W miejscach skrzyżowań dochodzić będzie do kumulacji oddziaływań – z projektowanego przedsięwzięcia oraz z istniejących odcinków dróg które nie będą przebudowywanego w ramach przedsięwzięcia. Oprócz tego, do oddziaływania skumulowanego dochodzić będzie na terenach położonych wzdłuż istniejącej drogi krajowej nr 15 oraz projektowanej obwodnicy, które na początkowym i końcowym odcinku zbliżają się do siebie. W ramach przedsięwzięcia wykonane zostaną zabezpieczenia

akustyczne w postaci ekranów, które pozwolą na ograniczenie oddziaływania od planowanego przedsięwzięcia. W miejscu skrzyżowania obwodnicy z ul. Pleszewską zrealizowane zostaną ekrany akustyczne e3 i e4. W wyniku skumulowanego oddziaływania dojdzie do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Przekroczenie będzie niewielkie, do 1 dB w porze dnia i w porze nocy. W miejscach tych, ani planowana obwodnica ani istniejący układ drogowy nie będzie powodował przekroczeń. Na terenach leżących poza przebudową ul. Pleszewskiej także dojdzie do przekroczenia poziomu dopuszczalnego. Wpływ obwodnicy i istniejącej drogi powiatowej będzie porównywalny. Wnioskodawca przeanalizował, że w celu likwidacji przekroczenia, na odcinkach drogi powiatowej leżących poza zakresem niniejszego przedsięwzięcia należy zastosować nawierzchnię SMA8. W miejscu skrzyżowania obwodnicy Koźmina z drogą powiatową DP5152P planuje się realizację ekranu akustycznego e7 po stronie lewej obwodnicy. Na terenach leżących po stronie prawej, wzdłuż drogi powiatowej DP5152P planowana obwodnica nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. W wyniku skumulowanego oddziaływania może dojść do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy - wielkość przekroczenia wyniesie 0,5 dB. Hałas z planowanego przedsięwzięcia nie powoduje w tym miejscu przekroczeń – jest znacznie poniżej poziomu dopuszczalnego. Nieco większy hałas powoduje w tym miejscu istniejąca droga powiatowa. Wnioskodawca przeanalizował, że zmniejszenie emisji hałasu z drogi powiatowej o 1 dB spowoduje, że w wyniku skumulowanego oddziaływania akustyczne standardy jakości środowiska zostaną zachowane. Natomiast w miejscu włączenia obwodnicy Koźmina z istniejącą drogą krajową 15 i pozostałym układem drogowym na końcu obwodnicy zrealizowane zostaną ekrany akustyczne e8, e9 i e10. W wyniku oddziaływania skumulowanego, po zastosowaniu ekranów akustycznych, w punktach zlokalizowanych na terenach chronionych akustycznie nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) ustawy oś stwierdzono, że na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. W *k.i.p.* przedstawiono obliczenia wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Z przedstawionej analizy wynika, iż wielkości emisji substancji nie będą powodowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2010 r. nr 16, poz. 87) poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny. Nie przewiduje się zatem jej istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy oś należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem 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). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej,

takiej jak trzęsienie ziemi czy osuwiska. Planowana droga poprowadzona zostanie przez teren doliny rzecznej rzeki Orli. Z uzupełnienia *k.i.p.* wynika, iż teren ten nie jest zagrożony powodzią. Na podstawie informacji zawartych na mapach zagrożenia powodziowego (źródło: https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmmap=gpMRP) Regionalny Dyrektor zbadał, że fragment drogi będzie przechodził przez tereny zagrożone powodzią. Nad rzeką Orlą przewidziano most drogowy o ustroju nośnym jednoprzęsłowym o rozpiętości około 21 m. Całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosić będzie około 38 m.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmiany klimatyczne. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla będąca wynikiem spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót. Wielkość emisji zależęć będzie od ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne. Obwodnica znacząco przyczyni się do poprawy płynności ruchu segregacji ruchu lokalnego i tranzytowego. W wyniku realizacji prac należy spodziewać się sumarycznego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, w tym gazów cieplarnianych. Projektując drogę bierze się pod uwagę zmienność klimatu i warunków pogodowych. Użyte materiały do budowy drogi, w tym beton, będą odporne w dużym zakresie temperatur. Urządzenia odbierające wody opadowe zostaną zaprojektowane na deszcze nawalne, z pewną rezerwą. Ponadto wszystkie przepusty i most będą zaprojektowane na najwyższą wodę odpowiednio ze stu lub dwustulecia. W związku z tym należy uznać, że inwestycja będzie przystosowana do zmiennych warunków klimatycznych.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) *ustawy ooś* ustalono, że gospodarowanie odpadami w związku z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. W fazie budowy powstawać będą odpady związane z prowadzeniem prac porządkowych i budowlanych, użytkowaniem sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego budowy, które można zaliczyć do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne i 13 – oleje opadowe i odpady ciekłych paliw. Odpady takie jak masy ziemne, gruz i asfalt zostaną w miarę możliwości wykorzystane na terenie inwestycji. Część odpadów będzie mogła być odzyskiwana poza instalacjami zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. poz. 796), po spełnieniu wskazanych w ww. rozporządzeniu wymagań. Zaplecze budowy będzie wyposażone w niezbędną liczbę pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów budowlanych i komunalnych. Wszystkie odpady będą selektywnie gromadzone. Powstające odpady niebezpieczne będą gromadzone w specjalnie przygotowanym i przystosowanym miejscu na terenie zaplecza budowy. Poszczególne odpady będą gromadzone w specjalistycznych zamykanych pojemnikach lub pod zadaszeniem, zabezpieczone przed dostępem osób postronnych, a następnie będą one przekazywane specjalistycznym firmom zajmującym się ich unieszkodliwianiem bądź wykorzystaniem. Odpady z grupy 13 nie będą powstawać bezpośrednio na budowie. Naprawy pojazdów i maszyn prowadzone będą poza placem budowy w wyspecjalizowanych warsztatach samochodowych. Ww. odpady będą powstawały w trakcie wykonywania napraw przez serwisy specjalistyczne (samochodowe, maszynowe). W związku z tym nie przewiduje się gromadzenia odpadów tego typu na terenie budowy. Wytwórcą odpadów w tym przypadku będzie serwis odpowiedzialny za naprawy. Gleba i ziemia będzie zdejmowana i gromadzona selektywnie w pryzmach. Humus składowany będzie oddzielnie od gleby mineralnej. Gleba i ziemia w pierwszej kolejności będą wykorzystywane na terenie budowy do robót ziemnych i/lub urządzania terenów zieleni. Miejsce magazynowania odpadów na terenie budowy zostanie zabezpieczony przed możliwością wstępu osobom trzecim. Inwestor nie wyklucza również, iż wykonawca może ze względów ekonomicznych i logistycznych dojść do wniosku, że odpady będzie usuwał na bieżąco, bez gromadzenia ich na placu budowy. Na etapie eksploatacji wytwórcą odpadów

będą specjalistyczne firmy świadczące usługi na rzecz zarządu dróg. Inwestor nie przewiduje by odpady były magazynowane na jego terenie.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g) ustawy ooś stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą poprzez spadki podłużne i poprzeczne drogi do rowów przydrożnych, rowów melioracyjnych, zbiorników odparowujących, a także do rzeki Orli. Na czas budowy zapewnione zostaną przenośne sanitariaty dla pracowników, które będą regularnie opróżniane przez uprawnione podmioty. Naprawy sprzętu mechanicznego wykonywane będą w wyspecjalizowanych warsztatach. Ewentualne drobne naprawy będą wykonywane na terenie zaplecza budowy, w wyznaczonych miejscach zabezpieczonych przed możliwością skażenia gruntu substancjami zanieczyszczającymi tj. na terenie o uszczelnionym podłożu. Ponadto teren inwestycji zostanie wyposażony w sorbenty na wypadek wycieku paliwa czy innych substancji. W dokumentacji inwestor wskazał również, iż zaplecza budowy za wyjątkiem możliwości stacjonowania niezbędnego sprzętu do budowy obiektów inżynierskich nie będą zlokalizowane w pobliżu rzeki oraz w miejscach płytkiego zalegania wód gruntowych. Ww. zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed substancjami ropopochodnymi zostały wskazane w niniejszej opinii jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Na etapie budowy niezbędne będzie wykonanie wykopów pod fundamenty mostu, czy przepustu. Rzeka Orla jak i pozostałe rowy melioracyjne pełnią funkcję drenującą w stosunku do pobliskiego terenu. Dlatego też płytkie zaleganie wód gruntowych napotymano przy ciekach. Prace wymagające odwodnienia wykopów będą wykonywane w ściankach szczelnych. Taki sposób odwodnienia ograniczy ilość odpompowywanej wody oraz nie spowoduje powstania leja depresji. Inwestor przewiduje, iż może zajść konieczność reprofilacji koryta Orli i/lub umocnienia brzegu. Dno cieku wyłożone zostanie narzutem kamiennym a do umacniania brzegów zastosowane zostaną rozwiązania pół naturalne np. kieszka faszynowa. Długość odcinka rzeki podlegającej reprofilacji ograniczona zostanie do ok. 50 m od krawędzi przyczółku. W trakcie konserwacji dna i skarp rzeki Orli, prace prowadzone będą w taki sposób, aby zminimalizować zamulenie cieku.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a), lit. b), lit. c), lit. d), lit. f), lit. g), lit. h), lit. i), lit. j) ustawy ooś, na podstawie *k.i.p.* ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany: na obszarach wodno-błotnych; na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego; na obszarach górskich lub leśnych; na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych; na obszarach przylegających do jezior; na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; na obszarach przylegających do uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej; na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Inwestycja nie przebiega przez obszary o dużej gęstości zaludnienia. Teren inwestycji położony jest częściowo na terenie płytkiego zalegania wód.

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 2021 r. poz. 1098). Najbliższymi obszarami Natura 2000, zlokalizowanymi w odległości ok. 8 km od przedsięwzięcia, są: obszar specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza terenem korytarzy ekologicznych (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona wycinka maksymalnie 500 drzew oraz 3314 m² krzewów gatunków takich jak m.in.: jesion wyniosły, lipa drobnolistna, kasztanowiec biały, klon zwyczajny, olsza czarna, klon jawor, wierzba iwa, topola kanadyjska, śliwa ałyczna, robinia akacjowa, czereśnia ptasia. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia.

Należy podkreślić, że usuwanie drzew powinno być rozwiązaniem ostatecznym. Decyzja o usunięciu drzew jest decyzją nieodwracalną w skutkach. Prawodawstwo krajowe podaje szereg przepisów mających na celu ochronę drzew oraz restrykcje przy ich wycinaniu. Zgodnie z art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zezwolenie na wycięcie drzew jest wyjątkiem od reguły zachowania drzew, które jako element przyrody podlegają ochronie prawnej. Zgodnie z powyższym, wnioskodawca powinien dołożyć wszelkich starań celem ograniczenia planowanej wycinki do niezbędnego minimum. Zgodnie z treścią *k.i.p.* planujący przedsięwzięcie zadeklarował starania zmniejszenia skali wycinki drzew w ramach prac projektowych.

Drzewa stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową ponieważ liniowe zadrzewienia na terenach otwartych są bardzo wyrazistym dominantami. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń rekompensacyjnych prowadzonych wzdłuż dróg w ramach zakładania nowych alei lub uzupełniania ubytków drzew w obrębie już istniejących. Dodatkowo kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń rekompensacyjnych w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm. Nasadzenia rekompensacyjne krzewów powinny zostać przeprowadzone na powierzchni równej powierzchni wycinanej. Ponadto w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. W pierwszej kolejności do nasadzeń powinny być wykorzystywane młode osobniki drzew pochodzące z odnowień, które stanowią bardzo dobry materiał odnowieniowy. Ponadto do nasadzeń winny być wykorzystane rodzime gatunki drzew.

W zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie nietoperzy. W celu minimalizacji wpływu planowanej inwestycji na lokalną chiropterofaunę należy w miarę możliwości technicznych ograniczyć wycinkę drzew, szczególnie w dolinie rzeki Orla, która stanowi korytarz migracyjny. Niezbędna wycinka drzew i krzewów powinna zostać zrealizowana pod nadzorem przyrodniczym, co zapisano jako warunek w niniejszym postanowieniu.

Zgodnie z treścią *k.i.p.* w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie pędzliczka zielonawego, pędzliczka brodawkowatego i wabnicy kielichowatej. Celem ochrony ww. gatunków mszaków i porostów nałożono warunek ich transplatacji ze stanowisk kolidujących z planowanym przedsięwzięciem na drzewa nieprzeznaczone do wycinki. Określono także zasady dotyczące procesu transplatacji. Wskazano, aby do transplatacji wytypować drzewa z dużą powierzchnią i o dobrej kondycji darni ww. gatunków. Właściwości kory (w szczególności jej pH oraz struktura) powinny być tożsame lub w jak największym stopniu zbliżone do tych, które posiada drzewo z którego został pobrany transplant – należy także zachować tożsamość wystawy (Barkman J.J. 1958.

Phytosociology and ecology of cryptogamic epiphytes (including a taxonomic survey and description of their vegetation units in Europe). Pp. 628. Van Gorcum & Comp. N.V., Assen). Transplanty (podkłady z darnią transplantowanego gatunku) należy pobierać ze stojących drzew poprzez ich wycięcie, np. za pomocą noża, siekiery lub maksymalnie do 2 dni po ścięciu drzewa. Grubość podkładek (tj. pobieranych fragmentów z pni drzew) powinna mieć grubość kory. Podkłady powinny mieć kształt prostokąta o krótszym boku nie mniejszym niż 5 cm. Darni transplantowanego gatunku powinna być zlokalizowana najbliżej krawędzi podkładki. Transplanty należy przymocowywać za pomocą gwoździ, nitów tapicerskich lub wkrętów ze stali nierdzewnej (A2) lub kwasoodpornej (A4) z zachowaniem zasady nieuszkodzenia transplantowanych gatunków. Wysokość jaką będzie zajmował transplant po przeszczepieniu musi być tożsama z tą, którą zajmował na drzewie, z którego został pobrany. Transplanty należy przenosić na drzewa, na których nie występują ww. gatunki mszaków i porostów. W celu stwierdzenia efektywności przeprowadzonej transplantacji nałożono warunek, aby przez 2 lata od zakończenia transplantacji, prowadzić monitoring udatności, dokonując oceny: żywotności transplantowanych gatunków na podkładkach, stopnia zachowania podkładek, efektywności transplantacji, tj. obecności osobników transplantowanych gatunków na korze drzew, na które zostały przeniesione transplanty. Sprawozdania z przeprowadzonego monitoringu należy przesłać do *Regionalnego Dyrektora* po pierwszym roku monitoringu, przed zakończeniem roku kalendarzowego, a po 2 latach, sprawozdanie końcowe.

W celu rekompensaty walorów krajobrazowych oraz zapewnienia w przyszłości odpowiednich siedlisk dla stwierdzonych gatunków mszaków i porostów, w tym transplantowanego pędzliczka zielonawego, pędzliczka brodawkowatego i wabnicy kielichowatej, nałożono w opinii warunek aby do nasadzeń rekompensacyjnych wykorzystać następujące gatunki drzew: jesion wyniosły, jawor, klon zwyczajny, rodzime gatunki lip.

W celu ochrony drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, czy naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Zgodnie z treścią inwentaryzacji przyrodniczej na badanym terenie w okresie marzec – październik 2020 r. stwierdzono chronione gatunki płazów. W ramach przedsięwzięcia zaplanowano obiekt mostowy na rzece Orla oraz szereg przepustów dla drobniejszych cieków wodnych. W opinii określono parametry przepustów, aby mogły pełnić funkcję przejść dla zwierząt oraz określono parametry obiektu mostowego w km 2+884 nad rzeką Orlą, aby mógł pełnić funkcję przejścia dla zwierząt średnich. Celem ochrony zwierząt nałożono warunek, aby na odcinkach 150 m od przyczółków obiektu na rzece Orla zaprojektować i wykonać ogrodzenie o wysokości co najmniej 2,2 m. W celu ochrony płazów określono obowiązek zaprojektowania ogrodzeń herpetologicznych, określając odcinki, na których należy je zastosować. Ogrodzenia powinny mieć wysokość co najmniej 50 cm nad poziom gruntu i posiadać w górnej części przewieszkę o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót oraz powinny być wkopane w ziemię na głębokość minimum 10 cm

Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia może wymagać wykonania prac ziemnych, które mogą wpływać negatywnie na zwierzęta, nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień.

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

Z uwagi na charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak znacząco negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w opinii *Regionalnego Dyrektora* dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe należało postanowić jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Grażyna Smolibowska-Hruszka
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko
(*podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym*)

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski (e-PUAP) - z prośbą o poinformowanie Wnioskodawcy i pozostałych stron postępowania o niniejszym postanowieniu
2. aa