

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71, ust. 1 i 2 pkt. 2, art. 72, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art 84, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r. poz. 247 ze zm.) zwanej dalej ustawą ooś oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r. poz. 735 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15,

orzekam realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określam następujące warunki i wymagania:

1. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o następujących parametrach i lokalizacjach:

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 110kV zastosować odległość przewodów roboczych od ziemi nie mniej niż 5,7 m.
4. Zaprojektować i wykonać przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim 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 wyposażać 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. Na wykonanie mostu nad rzeką Orlą, rowów i przepustów stanowiących urządzenia wodne w rozumieniu ustawy Prawo wodne, należy uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne lub

- dokonać zgłoszenia wodnoprawnego w zależności od rozmiaru robót.
8. Uzyskać pozwolenie wodnoprawne na lokalizację przedmiotowej drogi na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.
 9. Wykonać ogrodzenia herpetologiczne:
 - od km 0+100 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.
 10. 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.
 11. Zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych oraz miejsca postoju dla maszyn budowlanych i sprzętu transportowego należy zorganizować na terenie utwardzonym, w izolacji od środowiska gruntowo-wodnego.
 12. 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.
 13. Zaplecze budowy wyposażać w toalety przenośne typu TOI-TOI. Powstające ścieki regularnie wywozić do gminnej oczyszczalni ścieków za pośrednictwem uprawnionego podmiotu.
 14. W trakcie prac budowlanych chronić otwarte wykoppy przed ich zalaniem oraz przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń.
 15. W przypadku trwałego odwodnienia wykopów budowlanych i odprowadzania wód z wykopów, należy dokonać zgłoszenia wodnoprawnego właściwemu organowi Wód Polskich.
 16. Wody opadowe lub roztopowe z terenu planowanej drogi odprowadzać do rowów przydrożnych w sposób niezorganizowany, a w przypadku odprowadzania tych wód do wód lub do ziemi poprzez ich zebranie w zamknięte lub otwarte systemy kanalizacyjne należy uzyskać stosowne pozwolenie wodnoprawne w tym zakresie.
 17. Wody opadowe lub roztopowe z terenu planowanej drogi odprowadzać do środowiska w sposób nie powodujący zmiany stosunków wodnych na terenach sąsiednich.
 18. Plac budowy wyposażać w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków.
 19. Odpady magazynować w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach lub kontenerach,

- odpornych na działanie składników umieszczonych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu o utwardzonym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych i przed dostępem osób nieupoważnionych, a następnie przekazywać uprawnionym odbiorcom.
20. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
 21. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia, 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 niepowodujący 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 przesychaniem i przemarzaniem,
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
 22. Dokonać usunięcia maksymalnie 500 drzew oraz 3314 m² krzewów.
 23. Usunięcia drzew i krzewów dokonywać w okresie od 1 września do końca lutego pod nadzorem przyrodniczym.
 24. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne drzew w stosunku 1:1 za każde usunięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde usunięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za każde usunięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm. Do nasadzeń wykorzystać następujące gatunki drzew: jesion wyniosły, jawor, klon zwyczajny, rodzime gatunki lip.
 25. 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.
 26. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne krzewów na powierzchni równej powierzchni ich usunięcia.
 27. Przeprowadzić transplantację pędzliczka zielonawego, pędzliczka brodawkowatego i wabnicy kielichowatej.
 28. 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 transplantomanego 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 transplantomanych 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 transplantomane gatunki porostów.
29. 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.
30. Przez 2 lata od zakończenia transplantacji, prowadzić monitoring udatności, dokonując oceny:
- żywotności transplantomanych gatunków na podkładkach,
 - stopnia zachowania podkładek,
 - efektywności transplantacji, tj. obecności osobników transplantomanych 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.

31. 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.

Inwestor:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Oddział w Poznaniu

ul.Siemiradzkiego 5a,

60-763 Poznań

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 09.06.2021r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu zwróciła się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest burmistrz.

W toku postępowania stwierdzono, że zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r poz. 1839) przedsięwzięcie polegające na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

W związku z powyższym na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy ooś, w dniu 11.06.2021r. Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wlkp. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich o wyrażenie opinii w przedmiocie przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu opinią z dnia 11.08.2021r. nr WOO-II.4220.215.2021.JC.4, stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Lesznie opinią z dnia 24.06.2021r. Nr WR.ZZŚ.2.435.150.2021.RG nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krotoszynie opinią z dnia 18.06.2021r. nr ON-NS.9011.65.2021, stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15.

Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15, uwzględnił informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś oraz przeanalizował opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krotoszynie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Lesznie.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej nr 15 wraz z wykonaniem infrastruktury towarzyszącej. 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 pieszko-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; rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego: jezdni, chodników; wykonanie oznakowania poziomego oraz pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu; rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego; usunięcie drzew i krzewów oraz 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 beczkowszach. Woda technologiczna będzie niezbędna 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. 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 zamiejskiej 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 niższych zastosowanych zostanie 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 zaplanowano 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 warunkach decyzji 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 warunek, 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.

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. W celu likwidacji przekroczenia, na odcinkach drogi powiatowej leżących poza zakresem niniejszego przedsięwzięcia należy zastosować nawierzchnię SMA8. W miejscu skrzyżowanie obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego 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 Wielkopolskiego 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 o 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 powietrze określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrze (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrze, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrze (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 o 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. 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. Na podstawie informacji zawartych na mapach zagrożenia powodziowego (źródło: https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmmap=gpMRP), wynika że fragment drogi będzie przechodził przez obszar narażony na niebezpieczeństwo powodzi Q1% i Q10% . Na lokalizację przedmiotowej drogi na obszarach szczególnie zagrożonych powodzią wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego co zostało zapisane w warunkach nn. decyzji.

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 zależy 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 o os 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 odpadowe 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. z 2015r. 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 selektywne gromadzone. Powstające odpady niebezpieczne będą gromadzone w specjalnie przygotowanym i przystosowanym miejscu na terenie zaplecza budowy. Poszczególne odpady będą gromadzone w specjalistycznych zamkniętych 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 o oś 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. 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 decyzji 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.

Odnosząc się do zapisów 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 o oś, 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. k ustawy ooś, ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Odry w Regionie Wodnym Środkowej Odry. Zgodnie z obowiązującym podziałem Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) teren inwestycji położony jest w granicach zlewni JCWP „Orla od źródła do Rdęcy” o kodzie PLRW 60001714639, która posiada status naturalnej części wód. Aktualny stan jej wód został określony jako zły. Celami środowiskowymi, dla tej JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Ocena ryzyka osiągnięcia tego stanu została określona jako zagrożona, ze względu brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dla dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027 (Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. Dz.U. z 2016 poz. 1967). Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitych części wód podziemnych - JCWPd nr 79 o kodzie PLGW600079, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego, jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny. Teren inwestycji zlokalizowany jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Teren inwestycji nie znajduje się w obrębie stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

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 usuniętych 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 ałycza, robinia akacjowa, czereśnia ptasia. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich usunięcia 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 usuwaniu. Zgodnie z art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zezwolenie na usunięcie drzew jest wyjątkiem od reguły zachowania drzew, które jako element przyrody podlegają ochronie prawnej. Zgodnie z powyższym, inwestor powinien dołożyć wszelkich starań celem ograniczenia usuwania drzew do niezbędnego minimum. Zgodnie z treścią k.i.p. planujący przedsięwzięcie zadeklarował starania zmniejszenia skali usuwania 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 usunięcie 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 przyrodzkiego wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń rekompensacyjnych w stosunku 1:1 za każde usunięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde usunięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za każde usunięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm. Nasadzenia rekompensacyjne krzewów powinny zostać przeprowadzone na powierzchni równej powierzchni usuniętej. 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 usuwanie drzew, szczególnie w dolinie rzeki Orla, która stanowi korytarz migracyjny. Usuwanie drzew i krzewów powinno zostać zrealizowane pod nadzorem przyrodniczym, co zapisano jako warunek w niniejszej decyzji.

Zgodnie z treścią k.i.p. w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie pędzliczka zielonawego, pędzliczka brodawkowego i wabnicy kielichowatej. Celem ochrony ww. gatunków mszaków i porostów nałożono warunek ich transplatacji ze stanowisk kolidujących z planowanym przedsięwzięciem na drzewa nieprzeznaczone do usunięcia. 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. Transplanty (podkładki z darnią transplantowanego gatunku) należy pobierać ze stojących drzew poprzez ich wycięcie, np. za pomocą noża, siekiery lub maksymalnie do 2 dni po usunięciu drzewa. Grubość podkładek (tj. pobieranych fragmentów z pni drzew) powinna mieć grubość kory. Podkładki 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 nieuszkodzania 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 Ochrony Środowiska w Poznaniu 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 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 decyzji określono parametry przepustów, aby mogły pełnić funkcje 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 o oś 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.

Obwieszczeniem z dnia 16.08.2021r. Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski powiadomił strony zgodnie z art. 10 § 1 KPA o zebraniu wystarczających dowodów i materiałów do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości zapoznania się z materiałami sprawy z możliwością wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie w terminie 7 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie zgłosiły żadnych uwag.

Po przeanalizowaniu zapisów przedłożonych przez wnioskodawcę w dokumentach oraz stanowisk organów opiniujących Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski orzekł realizację planowanego przedsięwzięcia oraz stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pouczenie

Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kaliszu za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wlkp. w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. W konsekwencji z dniem doręczenia Burmistrzowi Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania *przez ostatnią ze stron postępowania*, decyzja stanie się ostateczna i prawomocna, tzn. nie można będzie zaskarżyć decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

W załączeniu:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1.GDDKiA Oddział w Poznaniu
2.Strony postępowania art. 49 k.p.a
3.a/a

Burmistrz

Maciej Bratborski

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego w ciągu drogi krajowej nr 15 wraz z wykonaniem infrastruktury towarzyszącej. 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 pieszko-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; rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego: jezdni, chodników; wykonanie oznakowania poziomego oraz pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu; rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego; usunięcie drzew i krzewów oraz urządzenie zieleni. Dla projektowanej obwodnicy przyjęto następujące parametry techniczne: klasa techniczna drogi GP, nośność nawierzchni 115 kN/oś, prędkość projektowa $V_p = 70$ km, prędkość miarodajna $V_m = 90$ km/h, szerokość pasa ruchu 3,50 m, opaski zewnętrzne obustronne $2 \times 0,50$ m, ilość pasów ruchu 1 x 2. Droga powiatowa nr 5145P. 5146P i nr 5152P: klasa techniczna drogi Z, prędkość projektowa 40 km/h, szerokość pasa ruchu 3,0 m, szerokość jezdni 6,0 m, szerokość pobocza gruntowego 1,5 m; droga gminna nr 761589: klasa techniczna drogi L lub D, prędkość projektowa 30 km/h, szerokość pasa ruchu 2,5 m, szerokość jezdni 5,0 m, szerokość pobocza gruntowego 0,75m; dodatkowe jezdnie w pasie drogowym obwodnicy: szerokość jezdni 3,5 m z mijankami (5,0 m), szerokość pobocza gruntowego 0,75 m; skrzyżowanie skanalizowane typu rondo - podstawowe parametry techniczne: kategoria ruchu KRS, prędkość projektowa $V_p = 70$ km/h, średnica zewnętrzna ronda 52 m, szerokość jezdni ronda 6,00 m plus opaska 0,50 m, szerokość pierścienia 2,0 m, wlot na rondo szerokość 4,5 m, wylot szerokości 5,0 m, promienie wyokrągłeń 15 i 18 m; skrzyżowanie skanalizowane o przesuniętych wlotach: kategoria ruchu KRS, prędkość projektowa $V_p = 70$ km/h, minimalna szerokość wyspy dzielącej 2,0 m, minimalna szerokość „azyłu” dla pieszych 2,0 m; obiekty inżynierskie - wiadukt nad obwodnicą w km 1+730 - droga gminna 761654P ul. Wierzbowa: parametry techniczne wiaduktu - liczba przęseł 1, rozpiętości teoretyczna przęsła około 21,00m, długość całkowita około 45,00m, szerokość całkowita pomostu około 11,30m, szerokość jezdni między krawężnikami 7,0 m - wiadukt ma ustrój nośny jednoprzęsłowy o rozpiętości około 21,00m, całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosi około 45,00m; most drogowy nad rzeką Orlą w ciągu drogi krajowej nr 15 - przejście dla zwierząt średnich zespolone z ciekim w km 2+884, parametry techniczne mostu: liczba przęseł 1, rozpiętości

teoretyczna przęsła około 21,00m, długość całkowita około 38,00m, szerokość całkowita pomostu około 11,20m, szerokość jezdni między krawężnikami 8,0m - most ma ustrój nośny jednoprzęsłowy o rozpiętości około 21,00m. Całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosi około 38,00m; wiadukt drogowy nad obwodnicą w km 3+596,84 - drogą powiatową nr 5148P Grębów - Koźmin Wlkp. - parametry techniczne wiaduktu: liczba przęseł 1, rozpiętości teoretyczna przęsła około 18,00m, długość całkowita około 40,00m, szerokość całkowita pomostu około 11,50m, szerokość jezdni między krawężnikami 7,0m, wiadukt ma ustrój nośny jednoprzęsłowy o rozpiętości około 18,00m, całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosi około 40,00m; przepusty 1,5x1,5m - przepusty żelbetowe zaprojektowano jako konstrukcję skrzynkową o przekroju prostokątnym 1,5m x 1,5m, zakończone ścianą czołową równoległą do osi drogi krajowej z półkami dla małych zwierząt o szerokości 0,50m, przymocowanymi do ścian bocznych przepustu na wysokości około 0,75m od dna przepustu. Na skrzyżowaniach zaprojektowano niezbędne ciągi pieszo-rowerowe.

Burmistrz

Maciej Bratborski