

**Decyzja**  
**zmieniająca decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację**  
**przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r.- Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023r. poz. 775 z późn. zm.) zwanej dalej k.p.a oraz art.71, ust. 1 i 2 pkt. 2, art. 75 ust.1 pkt. 4, art. 87 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. 2022r. poz. 1029 z późn. zm.) zwanej dalej Uooś, a także § 2 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 złożonego w dniu 17.02.2023r. przez Panią Magdalenę Oćwieja będącą pełnomocnikiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu w sprawie zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Kozmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15,

**orzekam**

**I. zmienić decyzję** Burmistrza Miasta i Gminy Kozmin Wielkopolski z dnia 27.08.2021r. Nr GK 6220.7.2021 w następujący sposób:

1. zmianie ulega punkt 1 decyzji który otrzymuje brzmienie:

*Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonej w poniższej tabeli:*

Lp.	Oznaczenie	Strona obwodnicy	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+022 dr. pow. 5145P	2+496	przezroczysty
4	e3_2	lewa	4,0	37	2+503	2+540	pochłaniający
5	e4_1	prawa	3,0	28	0+133 dr. pow. 5145P	0+150 dr. pow. 5145P	przezroczysty
6	e4_2	prawa	4,5	37	0+130 dr. pow. 5145P	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	e8_1	lewa	3,0	45	0+048 dr. gminna	5+200	pochłaniający
11	e8_2	lewa	3,0	57	5+204	5+260	pochłaniający
12	e9	prawa	3,0	78	5+247	5+325	pochłaniający
13	e10	prawa	2,5	204	5+497	5+701	pochłaniający

2. zmianie ulega punkt 5 decyzji który otrzymuje brzmienie:

*Zaprojektować i wykonać następujące przepusty:*

- *przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą krajową nr 15 w km 0+195 i pod ścieżką pieszo-rowerową w km 0+213 (kilometraż drogi krajowej);*
- *przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą gminną DG 761583P w km 0+177;*
- *przepust 1,5 m x 1,5 m pod drogą powiatową 5147P w km 0+070;*
- *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 i pod dodatkową jezdnią w km 3+545 (kilometraż drogi krajowej);*
- *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 zintegrowane z ciekami, pełniące funkcję przejść dla zwierząt wyposażyć w obustronne półki dla zwierząt o szerokości 0,5m.*

3. dodaje się punkt 32, który otrzymuje brzmienie:

*Dopuszcza się zmianę lokalizacji mostu nad rzeką Orla oraz przepustów w zakresie +/- 5 m.*

4. dodaje się punkt 33, który otrzymuje brzmienie:

*Regulację rzeki Orli przeprowadzić na długości maksymalnie 96 m.*

5. na stronie 9 w wersie 27 usuwa się zapis:

*W ramach przebudowy linii zmieni się wyłącznie wysokość zawieszenia przewodów, a pozostałe parametry linii pozostaną bez zmian.*

6. zmienia się załącznik nr 1 do decyzji, który otrzymuje brzmienie:

*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 m.in.: budowę obwodnicy po wschodniej stronie Koźmina Wielkopolskiego; regulację (wyprofilowanie) rzeki Orla, budowę obiektów inżynierskich w tym wiaduktów drogowych i mostu; budowę przepustów; przebudowę rowów melioracyjnych w związku z budową 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 sygnalizacji świetlnej wraz z zasilaniem elektroenergetycznym, 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; wycinkę i urządzenie zieleni. Dla projektowanej obwodnicy przyjęto następujące parametry techniczne: klasa*

techniczna drogi GP, nośność nawierzchni 115 kN/os, 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 5147P 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 761589P: 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 jednopasowe z drogą powiatową DP5145P - podstawowe parametry techniczne: kategoria ruchu KR5, 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 typu rondo o kształcie zewnętrznej krawędzi i wyspy środkowej innych niż kołowy z drogą powiatową DP 5147P - podstawowe parametry techniczne: kategoria ruchu KR5, prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h, średnica zewnętrzna ronda 61 m, szerokość jezdni ronda 5,50 m lub 11,00 m plus opaska 0,50 m, szerokość pierścienia 2,0 m, wlot na rondo szerokość 4,5 m lub 9,0 m, wylot szerokości 5,0 m, promienie wyokrągłeń 15 i 18 m; skrzyżowanie skanalizowane typu rondo o kształcie zewnętrznej krawędzi i wyspy środkowej innych niż kołowy z drogą gminną DG 761589P / starodrożem DK15 - podstawowe parametry techniczne: kategoria ruchu KR5, prędkość projektowa  $V_p = 70$  km/h, średnica zewnętrzna ronda 61 m, szerokość jezdni ronda 5,50 m lub 11,00 m plus opaska 0,50 m, szerokość pierścienia 2,0 m, wlot na rondo szerokość 4,5 m lub 9,0 m, wylot szerokości 5,0 m, promienie wyokrągłeń 15 i 18 m; skrzyżowanie skanalizowane czterowlotowe z drogą powiatową DP 5152P: kategoria ruchu KR5, 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 około 1+730 - droga gminna 761654P ul. Wierzbowa: parametry techniczne wiaduktu - liczba przęseł 1, rozpiętości teoretyczna przęsła około 26 m, długość całkowita około 52 m, szerokość całkowita pomostu około 10,4 m, szerokość jezdni między krawężnikami 6,1 m - wiadukt ma ustrój nośny jednoprzęsłowy o rozpiętości około 26 m, całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosi około 52 m; 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 21m, długość całkowita około 38 m, szerokość całkowita pomostu około 11,3m, szerokość jezdni między krawężnikami 8,6m - most ma ustrój nośny jednoprzęsłowy o rozpiętości około 21m. Całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosi około 38m; wiadukt drogowy nad obwodnicą w km około 3+597 - drogą powiatową nr 5148P Grębów - Koźmin Wlkp. - parametry techniczne wiaduktu: liczba przęseł 1, rozpiętości teoretyczna przęsła około 26m, długość całkowita około 52m, szerokość całkowita pomostu około 11,9m, szerokość jezdni między krawężnikami 7,6m, wiadukt ma ustrój nośny jednoprzęsłowy o rozpiętości około 26m, całkowita długość obiektu wraz z przyczółkami wynosi około 52m; przepusty 1,5x1,5m - przepusty żelbetowe zaprojektowano jako konstrukcję skrzynkową o przekroju prostokątnym 1,5m x 1,5m, 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.

**II. nie stwierdzam** potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

**III. nadaje się** decyzji na podstawie art. 108 § 1 k.p.a rygor natychmiastowej wykonalności, ponieważ jest to niezbędne ze względu na wyjątkowo ważny interes strony – Skarbu Państwa.

### Uzasadnienie

W dniu 17.02.2023r. do Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski wpłynął wniosek złożony przez Panią Magdalenę Oćwieja będącą pełnomocnikiem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Poznaniu w sprawie zmiany decyzji środowiskowej wydanej przez Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski w dniu 27.08.2021r. Nr GK 6220.7.2021 dla 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 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 21.02.2023r. Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski 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 12.05.2023r. nr WOO-II.4220.54.2023.JC.3 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15, w toku postępowania w sprawie zmiany decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski z 27 sierpnia 2021 r. znak: GK 6220.7.2021.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Lesznie opinią z dnia 10.03.2023r. Nr WR.ZZŚ.2.4901.43.2023.AS nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15, w toku postępowania w sprawie zmiany decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski z 27 sierpnia 2021 r. znak: GK 6220.7.2021.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krotoszynie opinią z dnia 01.03.2023r. nr ON-NS.9011.1.23.2023, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miejscowości Koźmin Wielkopolski w ciągu drogi krajowej nr 15, w toku postępowania w sprawie zmiany decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski z 27 sierpnia 2021 r. znak: GK 6220.7.2021.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia została wydana przez Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski w dniu 27.08.2021r. nr GK 6220.7.2021. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor wystąpił do Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski z wnioskiem o zmianę powyższej

decyzji w zakresie uszczegółowienia parametrów i lokalizacji ekranów akustycznych, przepustów, skorygowanie nr drogi powiatowej, poprawy zapisów informacji dot. przebudowy linii elektroenergetycznej zmiany parametrów przedsięwzięcia zawartych w charakterystyce przedsięwzięcia. Do wniosku o zmianę załączono skorygowaną mapę z zaznaczonym zakresem inwestycji, zasięgiem oddziaływania oraz obszarem 100m od granic przewidywanego terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano pod kątem zmiany decyzji ooś: 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 uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 3 lit. a ustawy ooś, na podstawie k.i.p. ustalono, że planowane przedsięwzięcie, dla którego wydana została decyzja ooś, 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; rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego: jezdni, chodników; wykonanie oznakowania poziomego oraz pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu; rozbiórkę istniejących elementów zagospodarowania pasa drogowego; wycinkę i urządzenie zieleni.

Analizując zakres zmiany decyzji ooś stwierdzono, że planowane zmiany w lokalizacji i parametrach planowanego przedsięwzięcia nie będą powodować znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Nie przewiduje się również znaczących zmian w zakresie emisji substancji do powietrza. Z przedstawionych dokumentów wynika, że zmiana decyzji nie będzie wiązać się ze zmianami przyjętych rozwiązań w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarowania odpadami. Również nie zmieni się oddziaływanie w zakresie linii elektroenergetycznej. W związku ze zmianami dotyczącymi rozwiązań na projektowanych skrzyżowaniach i korektą zakresu prac konieczne było dostosowanie kilometrażu ekranów akustycznych.

W k.i.p. przedstawiono obliczenia dotyczące propagacji hałasu w środowisku z uwzględnieniem nowych rozwiązań na przebudowywanych skrzyżowaniach. Obliczenia akustycznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono z uwzględnieniem zmian w kształcie przedsięwzięcia dla stanu przed zastosowaniem rozwiązań przeciwhałasowych oraz po zastosowaniu rozwiązań w postaci ekranów akustycznych w ich zmienionej formie. Obliczeń emisji hałasu dokonano w punktach obserwacji

zlokalizowanych na granicy najbliższej zabudowy mieszkaniowej oraz w siatce punktów obserwacji, na podstawie której wykreślono izoliny poziomu hałasu. Analiza akustyczna wykazała, że po częściowej zmianie ekranów akustycznych (lokalizacji ich początku i końca) z pozostawieniem tej samej wysokości akustyczne standardy jakości środowiska zostaną zachowane. W związku z tym sformułowano warunki dotyczące parametrów i zmienionej lokalizacji 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. Zmiana kształtu skrzyżowania planowanej obwodnicy z drogą powiatową DP 5152P umożliwiła rezygnację z projektowanego wcześniej ekranu E7. Wyniki poziomu hałasu obliczone dla sytuacji bez ekranu wykazały brak przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku k.i.p. stwierdzono, że planowana inwestycja obejmie, oprócz działań wymienionych w decyzji o oś, również regulację (wyprofilowanie rzeki Orla) w związku z budową mostu, przebudowę rowów melioracyjnych w związku z budową przepustów oraz budowę sygnalizacji świetlnej wraz z zasilaniem elektroenergetycznym. Rzeka Orla zostanie przebudowana na odcinku około 95 m. Przebudowa i wyprofilowanie brzegów rzeki Orla wykonane zostanie w zakresie niezbędnym do dostosowania do projektowanego obiektu inżynierskiego – mostu. Na odcinku przebudowy (wyprofilowania) koryta ciek, zastosowano dwa typy ubezpieczeń: typ 1 – ubezpieczenie płotkiem faszynowym u podnóża skarpy wraz z obsiewem skarp mieszanką traw, typ 2- ubezpieczenie płotkiem faszynowym u podnóża skarpy wraz z obsiewem skarp mieszanką traw; dno ubezpieczone zostanie kamieniem łamanym grubości 20-30 cm z licowaniem i zaklinowaniem drobnym materiałem. Biorąc pod uwagę, iż zakres prac ingeruje w koryto rzeki nałożono warunek dotyczący długości na jakiej może zostać przeprowadzona regulacja rzeki.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 1 lit. c ustawy o oś należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia z uwzględnieniem planowanych zmian nie będzie wiązała się z dodatkowym wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz znaczącym negatywnym wpływem na bioróżnorodność.

Odnosząc się do art. 63 ust.1 pkt 2 lit. e) ustawy o oś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022r. poz. 916 z późn. zm.). 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 decyzji o oś określono konieczność zaprojektowania i wykonania przepustów podając ich lokalizację oraz wymiary, aby mogły pełnić funkcje przejść dla zwierząt. W związku ze zmianą rozwiązań na etapie projektu budowlanego w tym: wykonanie połączenia drogi gminnej nr 761583P; zmianę przebiegu ścieżki rowerowej; zmian w zakresie przebudowy drogi powiatowej 5147P (bez zmiany rzeczywistej lokalizacji przepustu); wykonania wydłużenia drogi dodatkowej a tym samym wykonania dodatkowego przepustu nastąpiła konieczność zmian w ilości i kilometrażu przepustów. Z uwagi na możliwość

uszczegółowienia rozwiązań na etapie projektowania, w warunkach wskazano na możliwość przesunięcia lokalizacji mostu i przepustów w zakresie +/- 5 m.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, stosunkowo niewielki zakres planowanych zmian w stosunku do pierwotnego projektu oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w decyzji o oś oraz w niniejszej opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedlisk. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na ciągłość korytarzy ekologicznych i funkcję ekosystemu.

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, z uwzględnieniem przedmiotowych zmian, nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 15.05.2023r. Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wlkp. powiadomił strony zgodnie z art. 10 § 1 KPA o zebraniu wystarczających dowodów i materiałów do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o możliwości zapoznania się z materiałami sprawy z możliwością wypowiedzenia się w przedmiotowej sprawie w terminie 14 dni od dnia doręczenia zawiadomienia. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie zgłosiły żadnych uwag.

W dniu 15.05.2023r. wnioskodawca złożył do Burmistrza Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski wniosek o nadanie decyzji zmieniającej rygoru natychmiastowej wykonalności. Uzasadniając wniosek wskazano na wyjątkowo ważny interes strony tj. Skarbu Państwa. Na realizację projektu i budowy obwodnicy Koźmina Wielkopolskiego (formuła zaprojektuj i wybuduj) zawarto już umowę z Wykonawcą. W celu dochowania terminów wynikających z Umowy oraz wskazanych w Programie Budowy 100 Obwodnic, koniecznym jest jak najszybsze uzyskanie decyzji o zmianie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zadanie realizowane jest na podstawie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji dróg publicznych (Dz.U z 2023r. poz. 162) oraz planowane do współfinansowania ze środków pochodzących z Unii Europejskiej.

Po przeanalizowaniu zapisów przedłożonych przez wnioskodawcę w dokumentach, opinii organów pomocniczych oraz wyjątkowo ważny interes strony Burmistrz Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski orzekł zmianę decyzji z dnia 27.08.2021r. Nr GK 6220.7.2021 jak w sentencji.

### **Pouczenie**

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

Przed upływem 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.

/-/Maciej Bratborski

Otrzymują:

- 1.Magdalena Oćwieja - pełnomocnik
- 2.Strony postępowania zgodnie z art. 49 k.p.a
3. a/a

Do wiadomości:

- 1.RDOŚ w Poznaniu
- 2.PPIS w Krotoszynie
- 3.PGWWP Leszno