

## **Decyzja**

### **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 82 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. 2018 poz. 2081 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r. poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2018 r. poz. 2096 ze zm.), po rozpoznaniu wniosku Pana Marcina Matysika SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp. k., z siedzibą przy ul. Głuchowskiej 1, 60-101 Poznań, pełnomocnika Burmistrza Miasta i Gminy Wronki, z siedzibą przy ul. Ratuszowej 5, 64 - 510 Wronki, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, w oparciu o raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z dnia 24.08.2020 r. opracowany przez zespół autorów pod kierownictwem pana Macieja Bindera wraz z uzupełnieniem do raportu z dnia 10.12.2020 r. oraz po uzgodnieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Poznaniu,

#### **u s t a l a m**

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego

**na budowie drogi łączącej ul. Mickiewicza z obwodnicą w ramach zadania:**

**budowa drogi łączącej byłą drogę powiatową nr 1895P z planowaną obwodnicą Wroniek**

**I. Określam** następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. W projekcie budowlanym, dla całego przebudowywanego odcinka uwzględnić nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości, o skuteczności co najmniej 6 dB w stosunku do nawierzchni asfaltobetonowej.
2. Zaprojektować odwodnienie drogi w postaci wpustów deszczowych odprowadzających wody opadowe z odcinka drogi zlokalizowanego na terenach zabudowanych do kanalizacji deszczowej (do km ok. 0+110), a z pozostałych odcinków dróg odwodnienie zaprojektować jako powierzchniowe do rowów przydrożnych. Na wpustach kanalizacyjnych zastosować kraty stalowe o drobnej wielkości oczek, uniemożliwiające uwięzienie w nich zwierząt.
3. Prace wykonawcze w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do 22:00.
4. Park maszynowy oraz zaplecze budowy zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.

5. Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
6. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
7. Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do bezodpływowych zbiorników objętych serwisem uprawnionych podmiotów.
8. Tankowanie maszyn i pojazdów wykonywać na szczelnej nawierzchni.
9. Plac budowy oraz zaplecze budowy wyposażyć w materiały i środki pochłaniające substancje ropopochodne i inne substancje mogące zanieczyścić środowisko wodne i gruntowo-wodne, w sytuacjach awaryjnych jak wyciek paliwa, czy rozlanie substancji, podjąć niezwłocznie działania mające na celu zapobieganie przenikania i rozprzestrzenienia zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.
10. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
11. 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 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.
12. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, prowadzić kontrolę wykopów pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku ich stwierdzenia przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
13. Wykonać nasadzenia zastępcze drzew w ilości co najmniej 328 drzew.
14. W pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzi wzdłuż istniejących dróg, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.
15. 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.
16. Prowadzić regularne czyszczenie nawierzchni na etapie eksploatacji drogi, niezbędne do zachowania jej właściwości redukujących emisję hałasu.

**II. Nakładam** obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Staroście Szamotulskiemu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 4 przekrojach pomiarowych, w miejscach, w których planowana droga przebiega w pobliżu terenów wymagających ochrony przed hałasem. Pomiary hałasu wykonać w dni powszednie tj. od poniedziałku do piątku (poza okresem wakacyjnym i dniami wolnymi od pracy). Zapewnić wykonanie ww. pomiarów

przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić lokalizację określoną w tabeli 1.

Tabela 1

Lp.	Oznaczenie przekroju zgodnie z danymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Adres
1.	P1	ul. Mickiewicza, dz. nr 1753
2.	P3	ul. Mickiewicza 36
3.	P4	ul. Mickiewicza 81
4.	P5	Borek 1

Wyniki pomiarów oraz wyniki matematycznej analizy akustycznej wykonanej w programie modelującym, zgodnie z obowiązującą metodyką, odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska

**III. Nie stwierdzam** konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

**IV. Nie stwierdzam** konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

**V. Stwierdzam** konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

## U Z A S A D N I E N I E

Pan Marcin Matysik SMP Projektanci Sp. z o. o. Sp. k., z siedzibą przy ul. Grochowskiej 1, 60-101 Poznań, pełnomocnik Burmistrza Miasta i Gminy Wronki, z siedzibą przy ul. Ratuszowej 5, 64 - 510 Wronki, wystąpił w dniu 11 lutego 2020 r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie drogi łączącej ul. Mickiewicza z obwodnicą w ramach zadania: budowa drogi łączącej byłą drogą powiatową nr 1895P z planowaną obwodnicą Wronek.

Inwestycja, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

Na podstawie art. 61 § 1 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko *dalej ustawy o oś*, Burmistrz Miasta i Gminy Wronki, obwieszczeniem z dnia 25 marca 2020 r., poinformował strony o wszczęciu postępowania.

Jednocześnie w związku z art. 64 ust. 1 przywołanej na wstępie ustawy z dnia 3 października 2008 r. wystąpiono wg właściwości do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szamotułach z wnioskiem o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wnioskodawcą dla planowanego przedsięwzięcia jest Gmina Wronki, a zatem jednostka samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym jest Burmistrz Miasta i Gminy Wronki – organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 64 ust. 1d *ustawy o oś*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, stwierdzając konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dokonuje uzgodnienia w drodze postanowienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z dnia 30 kwietnia 2020 r. (wpływ z dnia 04.05.2020 r.) znak WOO-II.4220.50.2016.WN.1 uzgodnił konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szamotułach opinią sanitarną znak ON-NS-72/2-12/20 z dnia 14 kwietnia 2020 r. uznał, iż nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu, opinią z dnia 9 kwietnia 2020 r. znak PO.ZZŚ.4.435.199m.1.2020.MDB, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Po rozpoznaniu sprawy, biorąc pod uwagę opinie ww. organów, uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 cytowanej ustawy z dnia 3 października 2008 r., w tym możliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska (w tym ludzi) oraz możliwość powstania konfliktów społecznych, Burmistrz Miasta i Gminy Wronki postanowieniem z dnia 25 czerwca 2020 r. stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i określił zakres raportu.

Następnie postanowieniem z dnia 26 czerwca 2020 r. znak OS.6220.7.1.2020 zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pan Marcin Matysik SMP Projektanci Sp. z o.o. - pełnomocnik wnioskodawcy w dniu 27 sierpnia 2020 r. złożył wymagany raport oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony 24 sierpnia 2020 r. przez zespół projektowy Pracowni Analiz Przyrodniczych Tomasz Radniecki pod kierownictwem Macieja Bindera.

Wobec powyższego podjęto zawieszono postępowanie i przystąpiono do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, obwieszczeniem z dnia 10 września 2020 r., powiadomiono społeczeństwo o możliwości udziału w przedmiotowym postępowaniu. We wskazanym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Jednocześnie na podstawie art. 77 ust. 1 ustawy *o oś* wystąpiono wg właściwości do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, wydał w dniu 19 marca 2021 r. postanowienie nr WOO-II.4221.14.2020.EK.6, którym uzgodnił realizację przedsięwzięcia, określił szereg warunków jego realizacji, stwierdził obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej oraz konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Następnie obwieszczeniem z dnia 24 marca 2021 r., zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, powiadomiono społeczeństwo o możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy, oraz o ponownej możliwości składania uwag i wniosków w sprawie w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia. We wskazanym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Zgodnie z art. 10 § 1 i art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomieniem z dnia 7 kwietnia 2021 r., powiadomiono strony postępowania o zebraniu wszystkich dowodów i materiałów oraz wyznaczono termin do wypowiedzenia się w sprawie.

W trakcie prowadzonego postępowania oraz przed wydaniem decyzji nie wniesiono żadnych uwag i wniosków, co do realizacji ww. przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi łączącej ul. Mickiewicza z obwodnicą w ramach zadania budowa drogi łączącej była drogą powiatową nr 1895P z planowaną obwodnicą Wroniek. W ramach przedsięwzięcia planuje się między innymi: budowę jezdni o nawierzchni bitumicznej, rozbudowę istniejącego skrzyżowania z drogą gminną (ul. Prasłowiańska), budowę skrzyżowania z istniejącą drogą gminną w km ok. 0+508 projektowanej drogi, budowę i przebudowę zjazdów, budowę i przebudowę chodnika, budowę ścieżki rowerowej (do zjazdu w km 1+048), budowę poboczy oraz wyspy na wlocie skrzyżowania, budowę kanalizacji deszczowej, budowę kanału technologicznego, przebudowę lub zabezpieczenie kolizji, wycinkę drzew. Przedmiotowa inwestycja prowadzona będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 1728, 1713/10, 1727, 1748, 1713/3, 1713/24, 1752, 1713/6, 1713/31, 1753, 1754, 1755, 80416/48, 1771/3, 1751, 1771/6, 1771/5, 1773/4, 1774/9, 1774/2, 1774/3, 1776/1, 1785, 80423/4, 1783/3, 1786/13, 1775, 80423/8, 1786/1 obręb 0001 Wronki, 80415/2, 417/5, 80423/14, 243, 417/5, 255, 80414/9, 417/4, 80423/13, 80414/7 obręb 0021 Stróżki, gmina Wronki. Łączna długość planowanego odcinka drogi wyniesie 1,16 km. Planowana droga będzie realizowana według Wariantu I.

Planowana droga zostanie dowiązana sytuacyjnie i wysokościowo do projektu obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Przedmiotowa inwestycja położona jest w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), wskazane zostały w *raporcie* zweryfikowano na podstawie stanu faktycznego i informacji posiadanych w urzędzie. Ustalono, że w rejonie planowanego do budowy odcinka drogi występują następujące rodzaje terenów: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej oraz tereny mieszkaniowo-usługowe.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Z uwagi na lokalizację inwestycji w obszarze zurbanizowanym, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania

akustycznego nałożono warunek wykonywania wszelkich prac budowlanych w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Znaczącą uciążliwość stanowią zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych należy lokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem. W takiej odległości zaplecze techniczne robót nie będzie już stanowić znaczącej uciążliwości akustycznej dla środowiska.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu. Natężenie ruchu pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi, w prognozie dla 2031 r. zostało opracowane na podstawie pomiarów własnych przeprowadzonych w dniu 09.01.2020r. Natężenie ruchu na ul. Mickiewicza wynika głównie ze zlokalizowanych przy tej ulicy fabryk Amica i Samsung. Założono, że ruch ciężki z terenu fabryk odbywa się 6 dni w tygodniu oraz, że 80% ruchu odbywającego się na ul. Mickiewicza wynikającego z pomiarów skierowane zostanie w kierunku obwodnicy. Przyjęto także wskaźniki zmian ruchu w latach 2010-2015 przyjętego wg opracowania „Podsumowanie wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich (Transprojekt-Warszawa Sp. z o. o., Warszawa, maj 2016)”. Zmieniono wskaźnik wzrostu natężenia ruchu dla autobusów na 1,0 zakładając, że są to autobusy dowożące pracowników do fabryk i ich natężenie nie zmaleje.

Natężenie ruchu na przedmiotowej drodze w roku 2031 wyniesie 9195 poj./dobę, w tym: 8481 pojazdów w porze dnia i 714 pojazdów w porze nocy. Prognozowany udział pojazdów ciężkich w ciągu dnia wyniesie odpowiednio 6,5%, a w porze nocy 18,2%. Z uwagi na to, że budowy odcinek drogi przebiegać będzie przez tereny zabudowane, w obliczeniach uwzględniono dopuszczalne kodeksem drogowym prędkości ruchu. Jako nawierzchnię drogową uwzględniono nawierzchnię charakteryzującą się właściwościami pochłaniającymi dźwięk na poziomie 6 dB w stosunku do nawierzchni asfaltobetonowej.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca ww. dane, specyfikę ruchu (w tym prędkość), układ geometryczny drogi oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki, w tym nawierzchnię o mniejszej hałaśliwości. Analiza została wykonana w oparciu o model matematyczny, który scharakteryzowano w raporcie. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w 16 punktach usytuowanych na terenach wymagających ochrony przed hałasem oraz na fasadach budynków, na wysokości światła okna każdej elewacji. Punkty zlokalizowano zgodnie z kryteriami, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.).

Dodatkowo, obliczenia wykonano w siatce punktów zlokalizowanych na wysokości 4 m. Na podstawie tych wyników wyznaczono przebiegi izolinii poziomu hałasu odpowiadające dopuszczalnym poziomom hałasu dla terenów występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tj. 61 dB i 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż planowanej drogi, wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Przekroczenia wystąpią w większości wytypowanych punktach obliczeniowych, a największe będzie równe 2,2 dB w porze dnia i 2,8 dB w porze nocy.

W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu Wnioskodawca przeanalizował w *raporcie* możliwości zastosowania rozwiązań przeciwhałasowych. Rozwiązanie w postaci nawierzchni o skuteczności 6 dB, zostało już uwzględnione w analizach. Przy prędkościach ruchu równych 50 km/h oraz stosunkowo niewielkim udziale pojazdów ciężkich, zastosowanie nawierzchni o większej skuteczności nie jest możliwe (nie ma takiej nawierzchni). Uzyskanie zakładanej skuteczności zastosowanej nawierzchni równej 6 dB jest graniczne. Takimi skutecznościami w stosunku do nawierzchni asfaltobetonowej charakteryzują się nawierzchnie nowoczesne, typu BBTM czy SMA8LA.

Najskuteczniejszym rozwiązaniem przeciwhałasowym są ekrany akustyczne. Wnioskodawca przeanalizował ewentualną możliwość lokalizacji ekranów i wyjaśnił, że w przypadku większości terenów zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż drogi, nie ma możliwości zastosowania skutecznych ekranów akustycznych przede wszystkim ze względu na konieczność zachowania wjazdów na teren tych nieruchomości oraz brak miejsca pomiędzy jezdnią a planowanym chodnikiem. W przypadku jednego z terenów, dodatkowym czynnikiem uniemożliwiającym lokalizację ekranów jest ograniczenie widoczności w rejonie skrzyżowania z drogą gminną, które znajduje się w tym miejscu. W związku z tym, wskazał na przypadek, o którym mowa w art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 z późn. zm.), dalej *poś*. Po przeanalizowaniu planu sytuacyjnego przyjęto powyższe wyjaśnienia.

Z uwag na brak środków technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających właściwy klimat akustyczny w środowisku *Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska* w Poznaniu w trakcie uzgodnień wystąpił do Wnioskodawcy o wyjaśnienia, czy rozważał inny wariant przedsięwzięcia polegający na odsunięciu ul. Mickiewicza bardziej na północ i pozostawieniu drogi pieszo-jezdnej do obsługi przyległych terenów. W takim wariantcie możliwe byłoby zlokalizowanie ekranów akustycznych i skuteczne zabezpieczenie terenów zabudowy mieszkaniowej przed ponadnormatywnym oddziaływanie hałasu. Wnioskodawca wyjaśnił, że w pierwotnych analizach przebiegu drogi rozważano jej przesunięcie w kierunku północnym jednak odstąpiono od tego wariantu ze względu na konieczność wykorzystania w jak największym stopniu istniejących działek drogowych bez znaczącej ingerencji w tereny sąsiadujące. Znaczne poszerzenie pasa drogowego byłoby nieracjonalne ze środowiskowego punktu widzenia i powodowałoby znaczne zwiększenie ubytku terenów leśnych. Wzdłuż planowanej drogi istnieje konieczność budowy rowów odwadniających. W przypadku przesunięcia drogi w kierunku północnym zachodziłaby konieczność ich dalszego przesunięcia w kierunku obszarów leśnych i dodatkowego zajęcia terenu. Ich lokalizacja od strony istniejącej zabudowy wraz ze ścieżką rowerową powodowałaby konieczność realizacji przepustów w ciągu rowu odwadniającego, aby umiejscowić na nich wjazdy do przyległych nieruchomości. Działanie taki obniżałoby także bezpieczeństwo przejazdu ścieżką, ze względu na konieczność przejeżdżania przez nią pojazdów włączających się do ruchu oraz zjeżdżających na teren przyległych nieruchomości,

co ma szczególne znaczenie w przypadku zlokalizowanych w tym miejscu zakładów przemysłowych. Dodatkowym czynnikiem ograniczającym możliwość przesuwania drogi w kierunku północnym jest lokalizacja w tym rejonie kurhanów datowanych na młodszy okres wpływów rzymskich (wpisanych do rejestru zabytków pod nr 455/Wlkp/C decyzją z dnia 1.02.2018 r.). Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków, pismem z dnia 04 lutego 2020 r. (znak: Po.Wa.5183.10605.2.2019) pozytywnie zaopiniował rozwiązania przestrzenne, zastrzegając jednak że przedsięwzięcie może być realizowane wyłącznie w obrębie zaproponowanym w ocenianej koncepcji, wraz z lokalizacją w jego obrębie pasa transmisyjnego dla urządzeń budowlanych związanych z realizacją zadania. Przyjęto powyższe wyjaśnienia.

Z uwagi na brak możliwości zastosowania innych niż nawierzchnia, skutecznych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska, zgodnie z art. 135 *poś*, dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W związku z tym, że przedmiotem postępowania jest budowa drogi, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej.

W analizach akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia, na całym przedmiotowym odcinku drogi uwzględniono zastosowanie nawierzchni charakteryzującej się zmniejszoną emisją hałasu do środowiska. Założono, że jej skuteczność wyniesie maksymalnie 6 dB w stosunku do nawierzchni asfaltobeton, co przy przyjętej do analiz prędkości ruchu i udziału pojazdów ciężkich jest wartością realną, ale graniczną. Nawierzchnia ta nie zlikwiduje we wszystkich miejscach prognozowanych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, jednak znacząco zmniejszy jego poziom na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Powyższe rozwiązanie stanowi działanie minimalizujące emisję hałasu do środowiska i w związku z tym zostało określone jako warunek eksploatacji przedsięwzięcia. Aby zachować właściwości tłumiące tej nawierzchni nałożono warunek jej regularnego czyszczenia.

Analizując skumulowane oddziaływanie przedmiotowej drogi z oddziaływaniem innych przedsięwzięć stwierdzono, że do skumulowanego oddziaływania dochodzić będzie na początku i końcu planowanego do budowy odcinka drogi. Oddziaływanie przedsięwzięcia będzie się kumulować z oddziaływaniem odcinków drogi nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia. Ponadto, do kumulacji oddziaływań dochodzić będzie w rejonie podłączenia planowanego przedsięwzięcia do realizowanej obecnie obwodnicy Wroniek. W rejonie terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zlokalizowanej w miejscowości Borek 1 poziom hałasu skumulowanego pochodzącego z przedmiotowego przedsięwzięcia oraz realizowanej obwodnicy Wroniek będzie bliski poziomowi dopuszczalnemu. Dla tego terenu wskazano obowiązek wykonania pomiaru poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej. Na drugim końcu projektowanej drogi do skumulowanego oddziaływania może dojść na terenach zabudowy mieszkaniowej osiedla Borek we Wronkach, w szczególności budynków przy ul. Mickiewicza 77. Budynki te zlokalizowane są na odcinku leżącym poza zakresem planowanego przedsięwzięcia, a zatem o warunkach akustycznych decydować będzie ruch na ulicy Mickiewicza.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie*, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia

na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia nałożono na podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiary hałasu należy wykonać w minimum 4 przekrojach pomiarowych.

W ramach analizy porealizacyjnej konieczne będzie wykonanie pomiarów m.in. w punktach, dla których analiza akustyczna zawarta w *raporcie* wykazała przekroczenia. Przy ustalaniu lokalizacji uwzględniono zróżnicowanie funkcji terenów chronionych akustycznie oraz ich różnych położenia względem przedmiotowej drogi. Pomiary hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Należy nadmienić, że organ prowadzący postępowanie ma obowiązek nałożenia analizy porealizacyjnej, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 6 *ustawy oos*, z uwagi na konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, lub inną obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

W przypadku, jeżeli analiza porealizacyjna potwierdzi, że przedsięwzięcie narusza akustyczne standardy jakości środowiska i nie istnieją skuteczne środki przeciwhałasowe pozwalające obniżyć poziom hałasu do poziomów mniejszych lub równych dopuszczalnemu, zarządca drogi zobowiązany będzie podjąć kroki zmierzające do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Wówczas do analizy porealizacyjnej należy załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania, a w treści analizy winny znaleźć się zapisy dotyczące ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich.

Weryfikacja *raportu* przeprowadzona w ramach niniejszego postępowania wykazała, iż realizacja przedsięwzięcia może powodować naruszenie akustycznych standardów jakości środowiska. W przypadku dotrzymania parametrów eksploatacyjnych określonych w *raporcie* i jego uzupełnieniach oraz spełnienia warunków określonych w niniejszej decyzji, negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie zostanie znacznie ograniczone.

W *raporcie* przedstawiono wielkości emisji substancji do powietrza powstających w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na rok 2031. Skumulowane oddziaływanie z innymi przedsięwzięciami emitującymi te same substancje do powietrza zostało uwzględnione w tle zanieczyszczeń, co jest zgodne z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu.

Obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować 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. 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. Nr 16 poz.87) poza terenem, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap budowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Będzie to emisja niezorganizowana i ustąpi po zakończeniu robót budowlanych, dlatego uznano ją jako pomijalną.

Z informacji zawartych w raporcie wynika, że gospodarowanie odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Realizacja inwestycji będzie wiązać się z powstawaniem typowych odpadów związanych z pracami budowlano-montażowymi oraz funkcjonowaniem tymczasowego zaplecza budowy. Wszystkie powstające odpady będą segregowane w podstawionych na placu budowy kontenerach, a następnie przekazywane do zagospodarowania, bądź unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom. Odpady komunalne i budowlane będą czasowo magazynowane w miejscach do tego przeznaczonych, natomiast odpady niebezpieczne będą magazynowane w szczelnych pojemnikach posadowionych na szczelnym podłożu. Celem zapewnienia właściwej gospodarki odpadami nałożono warunek, aby wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach, a odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.

Planowany układ drogowy będzie przebiegał po śladzie istniejącej drogi. Droga w większości przebiega w sąsiedztwie terenów znajdujących się w użytkowaniu leśnym i terenów zabudowanych. Typy gleb występujących w otoczeniu drogi są odbiciem rzeźby terenu i budowy geologicznej warstw powierzchniowych. Gleby tego obszaru wytworzyły się głównie na piaskach i glinach zwałowych akumulacji glacialnej oraz na piaskach rzecznych i gruntach organicznych. Analizowany odcinek drogi znajduje się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 146 Subzbiornik Jezioro Bytyńskie-Wronki-Trzciel. Zbiornik ten posiada główny poziom użytkowy w utworach trzeciorzędu. Z raportu wynika, iż w bezpośrednim otoczeniu drogi nie występują ujęcia wód podziemnych. Teren lokalizacji drogi nie przecina żadnego cieków ani rowów melioracyjnych. Z uwagi na głębokość zalegania pierwszego poziomu wód gruntowych na głębokości poniżej 2 m p.p.t. nie zakłada się realizacji odwodnień wykopów w szerokim zakresie. W miejscach gdzie lokalnie woda występować może płycej odwodnienie będzie miało charakter czasowy.

Z raportu wynika, iż zaplecze budowy będzie zorganizowane na terenie utwardzonym, do prac budowlanych wykorzystywany będzie wyłącznie sprzęt w pełni sprawny technicznie a wykonawca prac będzie stale kontrolował stan techniczny maszyn budowlanych. Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy będzie ograniczona do niezbędnego minimum

a w jego granicach nie będą wykonywane prace mające na celu mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. Materiały budowlane będą dowożone na bieżąco na plac budowy. W przypadku tankowania pojazdów i maszyn budowlanych, czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach wyłożonymi płytami betonowymi. Celem uniknięcia zanieczyszczenia ziemi i wody substancjami ropopochodnymi nałożono warunek, aby tankowanie maszyn i pojazdów wykonywać na szczelnej nawierzchni. Wnioskodawcę zobowiązano także do wyposażenia placu budowy oraz zaplecza budowy w materiały i środki pochłaniające substancje ropopochodne i inne substancje mogące zanieczyścić środowisko wodne i gruntowo-wodne, a w sytuacjach awaryjnych jak wyciek paliwa, czy rozlanie substancji, do podjęcia niezwłocznie działań mających na celu zapobieganie przenikania i rozprzestrzenienia zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych. Do przechowywania odpadów niebezpiecznych zastosowane zostaną szczelne pojemniki usytuowane w miejscach uszczelnionych. Ścieki bytowe z zaplecza budowy z przewoźnych sanitariatów będą wywożone przez uprawnionego odbiorcę do oczyszczalni ścieków.

Odwodnienie drogi będzie realizowane poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanych wpustów deszczowych i dalej do kanalizacji deszczowej lub powierzchniowo do projektowanych rowów przydrożnych. Do kanalizacji trafić będą wody opadowe z początkowego fragmentu drogi do km ok. 0+110 tj. z odcinka drogi zlokalizowanego w obszarze zabudowanym. Przyjęty przez Wnioskodawcę system gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi określono jako warunek eksploatacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie obszaru chronionego krajobrazu Puszcza Notecka, na terenie którego nie obowiązują obecnie przepisy wykonawcze. Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym ok. 800 m od przedsięwzięcia, jest obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLH30015. Droga, w końcowym odcinku, w którym połączy się z realizowaną obecnie obwodnicą Wroniek, przebiega przez korytarz ekologiczny Dolina dolnej Warty GKPN-C-22C wyznaczony opracowaniem: *Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.*

Planowana droga realizowana będzie w strefie podmiejskiej miasta Wronki i obejmuje odcinek ul. Mickiewicza we Wronkach, od skrzyżowania z drogą gminną do planowanego połączenia z obwodnicą. Inwestycja realizowana będzie w obrębie istniejącego lasu. Na początku opracowania, po południowej stronie drogi znajdują się pojedyncze budynki za którymi zlokalizowany jest rozległy obszar zakładu Samsung. Teren inwestycji pozbawiony jest wód powierzchniowych i rowów drogowych, dlatego też nie planuje się realizacji przepustów pełniących funkcje ekologiczne.

W raporcie przedstawiono wyniki inwentaryzacji przyrodniczej opracowanej w 2014r. na potrzeby realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wroniek, dla którego raport o oddziaływaniu na środowisko i inwentaryzacja obejmowała również teren przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego. Ponadto na terenie inwestycji wykonano wizje terenowe w marcu i czerwcu 2020 r., które potwierdziły właściwe rozpoznanie przyrodnicze otoczenia terenu inwestycji przedstawione w ww. opracowaniu. Zgodnie z informacjami

zawartymi w *raporcie*, pobocze istniejących dróg oraz tereny zabudowane porośnięte są roślinnością ruderalną, natomiast w dalszym odcinku analizowana droga przebiega przez fragment dużego kompleksu leśnego zdominowanego przez drzewostan sosnowy.

W bezpośrednim otoczeniu analizowanego przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji stwierdzono występowanie objętych ochroną kocanek piaskowych, a także następujących gatunków mchów: rokitnik pospolity, brodawkowiec czysty, widłoząb miotlasty i kędzierzawy oraz fałdownik nastroszony, które mogą zostać zniszczone na etapie realizacji inwestycji. Z uwagi na pospolity charakter tych gatunków uznano, że realizacja inwestycji nie uszczupli w sposób znaczący lokalnych populacji tych gatunków.

Oddziaływanie inwestycji w zakresie szaty roślinnej dotyczyć będzie głównie wycinki drzew i krzewów: 261 pojedynczych drzew, 76 m<sup>2</sup> krzewów oraz około 1425 m<sup>2</sup> lasu. Usunięcie pojedynczych zadrzewień zostanie zrekompensowane nowymi nasadzeniami, natomiast usunięcie drzew z terenów leśnych dotyczy niewielkiego fragmentu dużego, rozległego kompleksu leśnego w obrębie którego realizowane są obecnie prace wycinkowe, co nie spowoduje istotnego uszczuplenia tego typu siedlisk. W trakcie przeprowadzonych wizji terenowych w obrębie planowanego do usunięcia drzewostanu nie obserwowano występowania gniazd ptasich. Z uwagi na wiek, rozmiary drzew i dominujący gatunek (sosna) nie zaobserwowano drzew dziuplastych lub z odstającą korą, które mogłyby stanowić schronienia dla nietoperzy. Prawdopodobne jest natomiast, że obszar inwestycji, w szczególności na odcinku wschodnim w obrębie terenów leśnych, jest wykorzystywany przez nietoperze jako żerowisko. W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się istotnego uszczuplenia zasobów leśnych, w związku z tym potencjał kompleksu, przez który przebiegać będzie droga do wykorzystania przez nietoperze pozostanie zachowany.

Nie stwierdzono występowania płazów w trakcie przeprowadzonych w 2020 r. wizji terenowych. W otoczeniu przedsięwzięcia nie występują dogodne warunki dla występowania tej grupy zwierząt, nie stwierdzono zbiorników, cieków wodnych, realizacja inwestycji nie przecina również rowów melioracyjnych, wobec czego uznano, że zarówno występowanie siedlisk rozrodczych tych zwierząt, jak i ich lokalnych szlaków migracji jest mało prawdopodobne. Miejsce realizacji przedsięwzięcia stanowi natomiast potencjalne miejsce występowania gadów, jednak na etapie eksploatacji przedsięwzięcia dostępność odpowiednich siedlisk dla tej grupy zwierząt zostanie zachowana. Z uwagi na lokalizację inwestycji w otoczeniu istniejących zabudowań przemysłowych i usługowych, a w obrębie kompleksu leśnego dowiązanie inwestycji do realizowanej obwodnicy, a także biorąc pod uwagę brak występowania cieków wodnych na trasie przedsięwzięcia i budowę drogi w ciągu istniejącego szlaku komunikacyjnego, nie przewiduje się oddziaływania barierowego planowanego przedsięwzięcia na ssaki, w szczególności na gatunki kluczowe.

Na obszarze przeprowadzonej inwentaryzacji, w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji stwierdzono występowanie chronionych, lecz stosunkowo pospolitych gatunków ptaków, takich jak m.in.: dzięcioł duży, sikora bogatka, mysikrólik zwyczajny, kulczyk zwyczajny, pliszka siwa, kopciuszek, trznadel zwyczajny. Z uwagi na niewielki zakres przedsięwzięcia oraz prowadzenie prac wycinkowych poza sezonem lęgowym ptaków, a także dużą dostępność siedlisk w otoczeniu miejsca realizacji inwestycji dla gatunków leśnych uznano,

że realizacja przedsięwzięcia nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na lokalne populacje tych gatunków.

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.

Drzewa przydrożne 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 uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń rekompensacyjnych prowadzonych wzdłuż dróg w ramach zakładania nowych alei lub uzupełniania ubytków drzew w obrębie już istniejących. Kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń rekompensacyjnych w liczbie nie mniejszej niż 328 drzew.

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 – są to osobniki najlepiej przystosowane do warunków, które panują w obrębie zadrzewień przydrożnych.

W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów. Ponadto dla ochrony zwierząt małych, w szczególności gadów i drobnych ssaków dla których miejsce realizacji przedsięwzięcia stanowi potencjalne miejsce bytowania, nałożono warunek prowadzenia inspekcji wykopów oraz zabezpieczenia wpustów kanalizacyjnych przez zastosowanie stalowych krat o drobnej wielkości oczek.

Z uwagi liniowy charakter inwestycji, występowanie w granicach opracowania chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz możliwość efemerycznego pojawiania się gatunków chronionych, które nie występowały w trakcie prowadzenia prac projektowych, na etapie realizacji przedsięwzięcia należy przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej, w tym w głównej mierze: zakazy niszczenia gniazd i siedlisk gatunków chronionych oraz przypadkowego płoszenia, określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 1408), w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 ze zm.), w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony

gatunkowej roślin (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1409), a także określonych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm.).

Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby realizacji obwodnicy Wroniek wraz z aktualizacją danych terenowych zawartą w analizowanym raporcie, aktualny stan środowiska przyrodniczego w miejscu realizacji przedsięwzięcia i jego lokalizację oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Uwzględniając nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione.

Z uwagi na lokalizację inwestycji w strefie podmiejskiej Wroniek oraz budowę drogi łączącej istniejącą ul. Mickiewicza z obecnie realizowaną obwodnicą, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na cele ochrony i walory krajobrazowe obszaru chronionego krajobrazu Puszcza Notecka, nie przewiduje się również zaburzenia funkcji pełnionej przez korytarz ekologiczny Dolina dolnej Warty GKPnC-22C.

Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cel i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

W ramach prowadzonego postępowania dokonano oceny podatności przedsięwzięcia na poszczególne czynniki klimatyczne oraz przeanalizowano ewentualny wpływ inwestycji na postępujące zmiany klimatu. Po zapoznaniu się z parametrami oraz lokalizacją inwestycji stwierdzono, że w kontekście przedmiotowego przedsięwzięcia ryzyko wystąpienia opadów śniegu powodujących trudności eksploatacyjne, ryzyko wystąpienia skrajnie wysokich i niskich temperatur, ryzyko wystąpienia silnych wiatrów oraz wyładowań atmosferycznych, w sposób ciągły, jest stosunkowo niskie. Również podatność inwestycji na powyższe czynniki oceniono jako niską. W ramach analizy klimatycznej stwierdzono, że projektowany układ drogowy charakteryzować się będzie wysoką podatnością na intensywne odpady deszczu. Jednocześnie uznano, że prawdopodobieństwo wystąpienia tego zjawiska w sposób ciągły jest stosunkowo niskie. Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, projektowe oraz organizacyjne, zastosowane materiały i sposób odwodnienia terenu, ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu. Na podstawie dostępnych źródeł stwierdza się, iż przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami zagrożonymi powodzią oraz obszarami osuwiskowymi.

Wnikliwie rozważając całość sprawy biorąc pod uwagę ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzgodnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa, orzeczono jak w sentencji.

### **P o u c z e n i e**

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Wronki w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 1 i 2 K.p.a.). Decyzja podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania, jeżeli jest zgodna z żądaniem wszystkich stron lub jeżeli wszystkie strony zrzekły się prawa do wniesienia odwołania. (art.130 § 4 K.p.a.).

z up. BURMISTRZA

Robert Dorna  
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Pełnomocnik inwestora: Pan Marcin Matysik  
SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp. k.  
ul. Głuchowska 1, 60-101 Poznań.
2. Strony postępowania  
/zgodnie z art. 49 kpa/.
3. aa /KR/

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
ul. J.H. Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny  
ul. Chrobrego 8, 64-500 Szamotuły.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
ul. Szewska 1, 61-760 Poznań.