



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

Poznań, 15-02-2021 r.

WOO-II.4221.8.2019.AB.15

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 3, ust. 4 i ust. 7 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247), oraz art. 106 § 1, § 2 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wystąpienia Wójta Gminy Ostrów Wielkopolski z 15 listopada 2019 r. znak: RGO-OŚ.6220.22.2019, w oparciu o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z października 2019 r. opracowany przez zespół autorów pod kierownictwem pana Tomasza Pakuły

postanawiam

uzgodnić w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 36 na odcinku Krotoszyn-Ostrów Wielkopolski wraz z obiektami mostowymi.

I. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. W projekcie budowlanym, dla całego przebudowywanego odcinka uwzględnić nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości typu SMA 8, o skuteczności co najmniej 3 dB.
2. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne na następujących odcinkach drogi:
 - a) od km 123+665 do km 123+933 – ekran po prawej stronie drogi (względem rosnącego kilometrażu) o wysokości 2 m i długości 294 m,
 - b) od km 129+768 do km 130+046 – ekran po lewej stronie drogi (względem rosnącego kilometrażu) o wysokości 2 m i długości 280 m.
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. Prowadzić regularne czyszczenie nawierzchni na etapie eksploatacji drogi, niezbędne do zachowania jej właściwości redukujących emisję hałasu.
5. Park maszynowy oraz zaplecze budowy zlokalizować w odległości co najmniej 100 m od terenów wymagających ochrony przed hałasem.
6. Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
7. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
8. Ścieki bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do bezodpływowych zbiorników objętych serwisem uprawnionych podmiotów.
9. Tankowanie maszyn i pojazdów na zapleczu budowy wykonywać na szczelnej nawierzchni.
10. Plac budowy oraz zaplecze wyposażać 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, podjąć niezwłocznie działania mające na celu zapobieganie przenikania i rozprzestrzenienia zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych.

11. Wody opadowe z obiektów mostowych zbierać systemem odwodnienia poprzez wpusty i kolektory, a następnie odprowadzać do systemu kanalizacji deszczowej.
12. Zaprojektować urządzenia do retencji wód w postaci podziemnego zbiornika retencyjnego zlokalizowanego w km ok. 134+780 – 134+880 oraz regulatorów przepływu.
13. Wody opadowe przed wprowadzeniem do odbiorników podczyszczać w osadnikach poszczególnych wpustów deszczowych oraz w osadnikach przed wylotami do odbiornika.
14. Wyloty systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników (rzek, cieków lub rowów) umocnić narzutem kamiennym na podbudowie cementowo-piaskowej w odległości 2,5 m od wylotu.
15. Prowadzić okresowe przeglądy i prace konserwacyjne systemu odwodnienia i odprowadzania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych z drogi.
16. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
17. 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.
18. Miejsca składowania materiałów budowlanych oraz postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
19. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, prowadzić kontrolę wykopów pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia ich obecności, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
20. Przepusty w km 131+360, 131+402, 134+765 wyposażyć w obustronne półki dla zwierząt, o szerokości co najmniej 50 cm każda, umieszczonych na wysokości powyżej poziomu wody średniej dla danego ciek. Powierzchnię półek wyrównać i pokryć gruntem rodzimym lub innym o podobnych parametrach fizyko-chemicznych. Zakończenia półek połączyć z terenem otaczającym przejście, umożliwiając swobodne przechodzenie małych zwierząt. Obiekty wyposażyć w ogrodzenie ochronno-naprowadzające, o długości dostosowanej do warunków siedliskowych płazów. Przyjąć długość elementów naprowadzających co najmniej 50 m w każdą stronę od krawędzi przepustów, o ile pozwalają na to warunki terenowe. Ogdzenie herpetologiczne wyposażyć w „U-kształtne” zakończenia.
21. Przebudowywane i budowane obiekty inżynierskie, takie jak mosty i kładki, w okolicy km 125+660, 132+640, 134+200 dostosować do funkcji przejść dla małych zwierząt, przez pozostawienie po obu stronach cieków wolnej przestrzeni o parametrach co najmniej 1,5 m światło poziome x 1,0 m światło pionowe. Powierzchnię pod przebudowywanymi obiektami inżynierskimi, przeznaczoną dla zwierząt, pokryć gruntem rodzimym z możliwie najlepiej rozwiniętą pokrywą roślinną w zakresie dopuszczalnym przez warunki siedliskowe oraz przepisy o warunkach technicznych.
22. Na odcinkach od km 133+536 do km 133+899 i od km 134+100 do km 134+700, z wyjątkiem obiektu mostowego na rzece Kuroch, nie lokalizować barier ochronnych oraz nie stosować oświetlenia drogi.
23. Na odcinkach od km 130+060 do km 131+250 i od km 133+536 do km 133+899 rowy odwodnieniowe wykonać w formie rowów krytych z rur PEHD, o długościach co

najmniej 25 m, oddzielonych odcinkami rowów otwartych o długości maksymalnie 10 m.

24. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, odpowiedzialny za: kontrolę realizacji warunków określonych w postanowieniu, kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych.
25. Wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków liściastych w liczbie co najmniej 350 drzew.
26. Do nasadzeń zastosować sadzonki z wyprowadzoną koroną i prostym pniem oraz proporcjonalną bryłą korzeniową. Zapewnić im długotrwałą pielęgnację. 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.

- 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, Staroście Krotoszyńskiemu i Staroście Ostrowskiemu w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 13 przekrojach pomiarowych, w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz na terenach, dla ochrony których planowane są ekrany akustyczne. Zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium.

Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić orientacyjną lokalizację określoną w tabeli 1.

Tabela 1

Lp.	Przybliżony km drogi / strona drogi	Miejscowość
1.	123+880 / prawa	Smoszew, ul. Kalinowa
2.	124+700 / prawa	Smoszew, ul. Ostrowska
3.	127+650 / prawa	Biadki, ul. Krotoszyńska
4.	128+830 / lewa	Biadki, ul. Krotoszyńska
5.	129+900 / lewa	Ogródki działkowe
6.	130+880 / lewa	Warszty
7.	132+500 / prawa	Mazury
8.	135+050 / prawa	Daniszyn
9.	135+380 / lewa	Daniszyn
10.	173+900 / lewa	Łękociny, ul. Krotoszyńska
11.	140+900 / prawa	Lamki, ul. Krotoszyńska
12.	142+660 / lewa	Radłów, ul. Krotoszyńska
13.	143+800 / prawa	Zacharzew, ul. Krotoszyńska

- 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.

Podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia:
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddział Poznań
ul. Siemiradzkiego 5a
60-763 Poznań

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 77 ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247), dalej *ustawy ooś*, pismem z 15 listopada 2019 r. znak: RGO-OŚ.6220.22.2019 Wójt Gminy Ostrów Wielkopolski zwrócił się Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 36 na odcinku Krotoszyn-Ostrów Wielkopolski wraz z obiektami mostowymi. Do żądania załączono m.in. kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z października 2019 r. opracowany przez zespół autorów pod kierownictwem pana Tomasza Pakuły, dalej *raport*.

Planowane przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) zaliczone zostało do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone. 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), jednakże na podstawie § 4 tego rozporządzenia do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie wydania decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust.1 oraz art. 72 ust.1-1b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 247), dalej *ustawy ooś*, stosuje się przepisy dotychczasowe. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wpłynął do Wójta Gminy Ostrów Wlkp. przed 24 września 2019 r.

Postanowieniem z 17 września 2019 r. znak GRO-OŚ.6220.22.2019 Wójt Gminy Ostrów Wielkopolski stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Na podstawie art. 50 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, pismem z 21 stycznia 2020 r. znak: WOO-II.4221.8.2019.AB.2 *Regionalny Dyrektor* wezwał podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in. ochrony przyrody, ochrony przed hałasem, hydrogeologii i gospodarki wodno-ściekowej oraz wyjaśnienia występujących w *raporcie* nieścisłości. Pismem z 12 lutego 2020 r. (wpływ do organu 14 lutego 2020 r.) oraz pismem z 3 marca 2020 r. wnioskodawca przedstawił uzupełnienie. Ponieważ uzupełnienie nie czyniło zadość wezwaniu pismem z 15 czerwca 2020 r. znak: WOO-II.4221.8.2019.AB.6 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał do uzupełnienia *raportu*. Pismem z dnia 3 lipca 2020 r. wnioskodawca przedstawił wyjaśnienia.

Ponieważ uzupełnienie w dalszym ciągu nie czyniło zadość wezwaniu pismem z 15 września 2020 r. znak: WOO-II.4221.8.2019.AB.10 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał do uzupełnienia *raportu*. Pismem z 7 października 2020 r. uzupełniono *raport* czyniąc zadość wezwaniom.

Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie ogłoszenia na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii (Dz. U. poz. 491 z późn. zm.), w okresie od dnia 20 marca 2020 r. do odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej ogłoszono stan epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2. Wprowadzenie stanu epidemii ograniczyło standardowe funkcjonowanie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. 31 marca 2020 r. wszedł w życie art. 15z z ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz. U. poz. 374 z późn. zm.), dalej *ustawy COVID* który w okresie stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID wstrzymał bieg terminów procesowych w postępowaniach administracyjnych. 16 maja 2020 r. weszła w życie ustawa z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 (Dz. U. poz. 875), która uchyliła przepisy wstrzymujące bieg terminów. Jednak do dnia wydania niniejszego postępowania stan epidemii nie został odwołany.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi krajowej nr 36 na odcinku Krotoszyn-Ostrów Wielkopolski wraz z obiektami mostowymi. Przedsięwzięcie obejmuje następujące odcinki drogi: od km 123+665 do km 136+968 oraz od km 137+150 do km 144+590. Wyłączone odcinki drogi które będą polegać na remoncie tj.: odcinek od km 119+880 do km 123+665 oraz od km 136+968 do km 137+150. Analizowany odcinek drogi zlokalizowany jest na terenie gminy Krotoszyn – obszar wiejski, Raszków, Ostrów Wielkopolski oraz miasta Ostrów Wielkopolski. Długość planowanej drogi wynosi 20,74 km. Planowane przedsięwzięcie nie jest położone w sąsiedztwie ujść rzek, a na terenie przeznaczonym pod inwestycję nie występują strefy ochronne ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Planowana droga będzie realizowana według Wariantu I.

Zakres prac w ramach planowanego przedsięwzięcia obejmuje między innymi:

- wymianę warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni i niezbędne poszerzenie jezdni,
 - remont, przebudowę, rozbudowę skrzyżowań w tym budowę dodatkowych pasów,
 - remont, przebudowę, rozbudowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych, poboczy, zatok autobusowych oraz pozostałych elementów infrastruktury drogowej,
 - remont, przebudowę, rozbudowę odwodnienia drogi,
 - remont, przebudowę, budowę przepustów pod korpusem drogi krajowej,
 - remont, przebudowę, rozbudowę oświetlenia ulicznego w tym chodników oraz ciągów pieszo – rowerowych a także budowę sygnalizacji świetlnej,
 - korektę dostępności do drogi krajowej,
 - poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego między innymi poprzez budowę przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów,
 - budowę obiektów mostowych w km ok. 132+646 oraz w km 134+205 oraz budowę i przebudowę przepustów,
 - budowę kładek dla pieszych i rowerzystów,
 - budowę kanału technologicznego,
 - przebudowę sieci kolidujących z projektowanym układem drogowym.
- Szerokość projektowanych pasów ruchu wyniesie od 2,5m do 4,0 m.

Planowana inwestycja koliduje z dwoma strefami ochrony stanowisk archeologicznej oraz z jedną strefą występowania skupisk stanowiska archeologicznych. W związku z realizacją inwestycji niezbędne jest jej prowadzenie pod nadzorem archeologicznym.

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) wskazano w raporcie oraz zweryfikowano na podstawie stanu faktycznego i informacji uzyskanych z Urzędu Miejskiego Ostrów Wielkopolski, Urzędu Miejskiego w Krotoszynie, Urzędu Gminy Ostrów Wielkopolski i Urzędu Gminy i Miasta Raszków. Na podstawie przedłożonych pism ustalono, że w rejonie planowanego do przebudowy odcinka drogi występują następujące rodzaje terenów: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowej oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

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 rejonie skupionej zabudowy mieszkaniowej, 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 mogą 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 2023 r. i 2033 r. zostało opracowane na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. prowadzonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, z wykorzystaniem wskaźnika wzrostu ruchu wewnętrznego oraz wskaźnika wzrostu PKB. Analiza i prognozy ruchu stanowią załącznik do raportu. W roku prognozy 2023 uwzględniono obwodnice miejscowości Zacharzewa i Ostrowa Wielkopolskiego. W związku z tym prognozę przedstawiono dla dwóch odcinków drogi: Krotoszyn – obwodnica i obwodnica – Ostrów Wlkp. Dla pierwszego odcinka natężenie ruchu w roku 2033 wyniesie 9247 poj./dobę, w tym: 8244 pojazdy w porze dnia i 1003 pojazdów w porze nocy. Prognozowany udział pojazdów ciężkich w ciągu dnia wyniesie odpowiednio 12,0 %, a w porze nocy 9,6 %. Dla drugiego odcinka natężenie ruchu w roku 2033 wyniesie 4624 poj./dobę, w tym: 4123 pojazdy w porze dnia i 501 pojazdów w porze nocy. Prognozowany udział pojazdów ciężkich w ciągu dnia wyniesie 12,0 %, a w ciągu nocy 9,6 %. W roku prognozy 2023, na całym przebudowywanym odcinku drogi przyjęto równomierne natężenie ruchu w wysokości 7213 pojazdów, w tym: 6452 pojazdy w porze dnia i 761 pojazdów w porze nocy. Prognozowany udział pojazdów ciężkich w ciągu dnia wyniesie 11,7 %, a w porze nocy 16,8 %. Z uwagi na to, że rozbudowywane odcinki drogi krajowej przebiegają przez tereny zabudowane, w obliczeniach uwzględniono dopuszczalne kodeksem drogowym prędkości ruchu. Odcinkami obowiązują lokalne ograniczenia prędkości do 60 km/h i 80 km/h, które zostaną utrzymane. Na odcinkach niezabudowanych przyjęto prędkości ruchu równe 90 km/h dla pojazdów lekkich i 70 km/h dla pojazdów ciężkich.

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. Analiza została wykonana w oparciu o model

matematyczny, który scharakteryzowano w *raporcie*. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w 860 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 dnia. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi krajowej, występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Przekroczenia wystąpią prawie we wszystkich wytypowanych punktach obliczeniowych zlokalizowanych na terenie chronionym akustycznie oraz w większości punktów zlokalizowanych na elewacji budynków o funkcji mieszkalnej. Największe przekroczenie wyniesie 12,3 dB w porze dnia i 11,3 dB w porze nocy.

W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu przeanalizowano w *raporcie* możliwości zastosowania rozwiązań przeciwhałasowych. W pierwszej kolejności przeanalizowano rozwiązanie w postaci nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska SMA8. Wyniki powtórnych analiz wykazały zmniejszenie prognozowanego poziomu hałasu do środowiska na terenach chronionych. W niektórych punktach zastosowanie tego rozwiązania okazało się skuteczne – w tych punktach prognozowany poziom hałasu zmniejszył się poniżej wartości dopuszczalnej. Jednak w większości przypadków nadal występować będą przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Najskuteczniejszym rozwiązaniem przeciwhałasowym są ekrany akustyczne. Wnioskodawca dla całego rozbudowywanego odcinka drogi krajowej nr 36, z uwagi na brak technicznych możliwości lokalizacji oraz z uwagi na liczne zjazdy do posesji i kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego związane z widocznością przy wyjazdach z posesji na drogę zaniechał badania możliwości wykonania ekranów akustycznych. 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*.

Regionalny Dyrektor analizując dokumentację oraz uwarunkowaniach terenowe poddał w wątpliwość brak możliwości lokalizacji ekranów akustycznych na trzech odcinkach drogi, tj. w km 123+680 – 123+950 (strona prawa), w km 129+700 – 130+060 (strona lewa) oraz w km 130+400 – 130+500 (strona lewa). Na odcinkach tych brak jest bezpośrednich wjazdów na posesję oraz istnieje wystarczająca ilość miejsca na posadowienie ekranów. Wnioskodawca przeanalizował dokładnie te miejsca i stwierdził, że w pierwszych dwóch lokalizacjach jest możliwość posadowienia ekranów akustycznych, a w ostatniej lokalizacji, ze względu na zjazd na posesję i konieczność zachowania widoczności przy wyjeździe, nie ma możliwości lokalizacji ekranu. Obliczenia akustyczne wykonane po zastosowaniu ww. odcinków ekranów potwierdziły skuteczność tego rozwiązania. *Regionalny Dyrektor* przyjął powyższe wyjaśnienia i określił warunek, aby zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne o wysokości 2 m, na odcinkach drogi: od km 123+665 do km 123+933, po prawej stronie o długości 294 m i od km 129+768 do km 130+046, po lewej stronie o długości 280 m.

W analizach akustycznego oddziaływania przedsięwzięcia, na całym przedmiotowym odcinku drogi uwzględniono zastosowanie nawierzchni typu SMA-8, charakteryzującej się zmniejszoną emisją hałasu do środowiska. Założono, że jej skuteczność wyniesie

maksymalnie 3 dB, co przy przyjętej do analiz prędkości ruchu i udziału pojazdów ciężkich jest wartością realną. Nawierzchnia ta nie zlikwiduje we wszystkich miejscach prognozowanych przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, jednak znacząco zmniejszy jego poziom na terenach wymagających ochrony przed hałasem. Zmiana będzie odczuwalna przez mieszkańców. Powyższe rozwiązania stanowią działania minimalizujące emisję hałasu do środowiska i w związku z tym zostały określone jako warunki eksploatacji przedsięwzięcia. Aby zachować właściwości tłumiące tej nawierzchni nałożono warunek jej regularnego czyszczenia.

Z uwagi na brak możliwości zastosowania skuteczniejszych rozwiązań technicznych technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska na całym odcinku drogi (poza odcinkami na których zastosowano ekrany akustyczne), zgodnie z art. 135 *poś*, dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W związku z tym, że przedmiotem postępowania jest przebudowa drogi, obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się na podstawie analizy porealizacyjnej. Należy zaznaczyć, że planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi istniejącej i poprzez zastosowanie nowej nawierzchni drogowej, przyczyni się do polepszenia warunków akustycznych na terenach leżących wzdłuż drogi.

Analizując skumulowane oddziaływanie przedmiotowej drogi z oddziaływaniem innych przedsięwzięć stwierdzono, że do skumulowanego oddziaływania dochodzić będzie na początku i końcu rozbudowywanych odcinków drogi. Oddziaływanie przedsięwzięcia będzie się kumulować z oddziaływaniem odcinków drogi nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia. Ponadto, do kumulacji oddziaływań dochodzić będzie na skrzyżowaniu przebudowywanego odcinka drogi krajowej z linią kolejową nr 14. Oddziaływania akustyczne skrzyżowań planowanej drogi z ulicami i drogami poprzecznymi zostały ujęte w ramach oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, z uwagi na fakt, że planowane są do przebudowy. Natomiast w rejonie skrzyżowania z linią kolejową klimat akustyczny kształtowany będzie hałasem pochodzącym z przedsięwzięcia.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na warunki akustyczne na terenach zabudowy w rejonie początku i końca przebudowywanego odcinka drogi będzie nieznacznie mniejszy niż wpływ odcinków nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia. Dla terenów zabudowy położonych wzdłuż drogi, w bliskim sąsiedztwie początku lub końca opracowania, za ponadnormatywne oddziaływanie odpowiedzialny będzie hałas pochodzących z odcinków leżących poza opracowaniem.

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 13 przekrojach pomiarowych.

Regionalny Dyrektor uznał, że w ramach analizy porealizacyjnej konieczne będzie wykonanie pomiarów m.in. w punktach, dla których analiza akustyczna zawarta w *raporcie* wykazała przekroczenia oraz w punktach zlokalizowanych na terenach, dla ochrony których wybudowane zostaną ekrany akustyczne. Przy ustalaniu lokalizacji uwzględniono również zróżnicowanie funkcji terenów chronionych akustycznie oraz ich różnych położzeń 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 o oś, 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 niniejszym postanowieniu, negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie zostanie jedynie nieznacznie 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 lata 2023 i 2033. 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.

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.

Na terenie gminy Krotoszyn oraz Ostrów Wielkopolski dominują gleby piaszczyste, często występują gliny. Inwestycja na odcinku 1800 m przebiega przez obszar Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Smoszew-Chwaliszew-Sulmierzyce. Jest to zbiornik czwartorzędowy a udokumentowany pobór wód podziemnych na terenie zbiornika stanowi 45% zasobów dyspozycyjnych. Inwestycja będzie przechodziła między innymi przez ciek Czarny Potok, ciek Zimna Woda oraz ciek Kuroch.

Z raportu wynika, iż przy realizacji przedsięwzięcia w przypadku zalegania gruntów organicznych przewiduje się zastosowanie wymiany gruntu. Do wymiany gruntu zastosowany zostanie grunt niespoisty zasypowy, umożliwiający filtrację wody. Powyższe działania przyczynią się do wzrostu wytrzymałości podłoża gruntowego oraz do stabilizacji poziomu wód gruntowych. Ze względu na uwarunkowania terenowe maksymalną głębokość wykopów szacuje się na ok. 4,0 m. Planuje się wykonanie robót od odbiornika w kierunku najwyższych punktów niwelety co zapewni odwodnienie wykopów do wykonanego już systemu odwodnienia. W przypadku pojawienia się wody w wykopie przewiduje się zastosowanie igłofiltrów.

Z raportu wynika, iż zaplecze budowy oraz miejsca do przechowywania sprzętu a także ewentualne miejsca tankowania sprzętu i konserwacji będą zlokalizowane na uszczelnionym podłożu. Plac budowy oraz zaplecze budowy zostanie wyposażony w sorbenty do zbierania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. 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.

W ramach przedsięwzięcia nastąpi likwidacja i budowa nowego obiektu mostowego w km ok. 132+646 w miejscowości Mazury oraz w km ok. 134+205 przed miejscowością Daniszyn. Planowany jest także remont istniejącego obiektu mostowego w km ok. 125+662 w miejscowości Smoszew. Światło obiektów mostowych zapewni zachowanie przepływu wody cieku. Wody opadowe z obiektów mostowych zostaną zebrane systemem odwodnienia poprzez wpusty i kolektory i odprowadzone do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej.

W zakresie odwodnienia korpusu drogowego zaplanowano rowy odwadniające po obu stronach drogi kierujące wody opadowe i roztopowe do cieków wodnych, a na odcinkach przechodzących przez gęstą zabudowę mieszkaniową, kanalizację deszczową odprowadzającą wody opadowe i roztopowe z jezdni i chodników do rowów odwadniających lub ściek przykrawężnikowy w przypadku braku możliwości zastosowania rowów oraz kanalizacji deszczowej. Planowana rozbudowa drogi zwiększy ilość wód w zlewni o ok. 10-20 %. Na odcinkach planowanej kanalizacji deszczowej projektuje się wpusty betonowe wyposażone w osadniki, studnie betonowe wyposażone w osadniki, piaskowniki poziome betonowe na włączeniach rowu do kanalizacji deszczowej oraz osadniki przed wylotami do odbiorników. Wyloty systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych do odbiorników (rzek, cieków lub rowów) umocnione zostaną narzutem kamiennym na podbudowie cementowo-piaskowej w odległości 2,5 m od wylotu. Aby dynamika przepływu wód w rowach nie została zmieniona nałożono warunek aby zaprojektować urządzenia do retencji wód w postaci podziemnego zbiornika retencyjnego zlokalizowanego w km ok. 134+780 – 134+880 oraz regulatorów przepływu.

W raporcie przedstawiono obliczenia stężeń zanieczyszczeń na wylotach z systemów odwodnieniowych. Z obliczeń tych wynika, iż niezbędne jest zredukowanie ilości zawiesiny ogólnej do poziomu dopuszczalnego poprzez podczyszczanie w osadnikach. W postanowieniu zobowiązano, aby wody opadowe przed wprowadzeniem do odbiornika podczyszczać w osadnikach poszczególnych wpustów deszczowych oraz w osadnikach przed wylotami do odbiornika. Powyższe przyczyni się do zachowania na odpowiednim poziomie wskaźników zanieczyszczeń określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych (Dz.U poz 1311). Zobowiązano także do prowadzenia okresowych przeglądów i prac konserwacyjnych systemu odwodnienia i odprowadzania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych z drogi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, na odcinku ok. 13 km, zlokalizowane jest w obszarze chronionego krajobrazu Dąbrowy Krotoszyńskie Baszków-Rochy oraz w obszarach Natura 2000: w specjalnym obszarze ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 i obszarze specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007. Ponadto, na odcinku ok. 4,6 km droga przebiega przez korytarz ekologiczny Dolina Warty – Stawy Milickie KPdC-15B wyznaczonym w opracowaniu: 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”.

Przebudowywana droga przebiega głównie w krajobrazie rolniczym, gdzie dominują wielkopowierzchniowe pola orne, w mniejszym udziale intensywnie użytkowanie łąki i nieużytki. Na znacznych odcinkach droga przebiega w sąsiedztwie lasów gospodarczych, głównie monokultur sosnowych oraz lasów mieszanych o strukturze i składzie dąbrów i grądów. Droga przecina doliny trzech cieków: Czarna Woda, Kuroch, Rów Orpiszewski. Z raportu wynika, że w buforze o szerokości 250 m od osi drogi stwierdzono dwa typy siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej: siedlisko 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) i 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*). Siedliska te odnotowano w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002, w którym stanowią one przedmioty ochrony. Na skutek realizacji inwestycji nie dojdzie do niszczenia płatów powyższych siedlisk przyrodniczych.

Nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków roślin naczyniowych. Odnotowano dwa chronione gatunki mszaków: rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberii* i bieliskę siwą *Leucobryum glaucum*. Gatunki te występują pospolicie, na licznych stanowiskach, zatem ewentualnie, nieznaczne uszczuplenie lokalnych zasobów nie wpłynie na właściwy stan ochrony rokitnika pospolitego i bielistki siwej.

W związku z realizacją przedsięwzięcia konieczne jest usunięcie 350 drzew, 460 m² krzewów oraz wylesienie 35640 m² obszarów leśnych. Na drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono występowania chronionych gatunków. Usunięcie drzew z terenów otwartych zostanie zrekomensowane nowymi nasadzeniami, natomiast usunięcie drzew z terenów leśnych dotyczy niewielkiego fragmentu dużego, rozległego kompleksu leśnego, co nie spowoduje istotnego uszczuplenia tego typu siedlisk.

Herpetofauna badanego obszaru pod względem jakościowym i ilościowym była słabo zróżnicowana. Odnotowano 4 gatunki płazów oraz 2 gatunki gadów. W buforze badawczym nie stwierdzono żadnego miejsca rozrodu płazów. Odnotowano 76 gatunków ptaków objętych ochroną, spośród których większość należy do najpospolitszych i najbardziej rozpowszechnionych taksonów, dla których uszczuplenie zasobów siedlisk wskutek realizacji przedsięwzięcia nie wpłynie istotnie na możliwość dalszego funkcjonowania ich lokalnych

populacji. Za najcenniejsze stwierdzone taksony należy uznać gatunki z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz gatunki szponiaste, których stanowiska znajdują się poza miejscem realizacji prac. Nie stwierdzono zwiększonej aktywności ssaków, szczególnie z grupy zwierząt dużych, ani wyraźnie skoncentrowanych szlaków migracji. Najbardziej rozpowszechnionym, w obrębie bufora badawczego, gatunkiem ssaka, była sarna *Capreolus capreolus*. Z chronionych gatunków teriofauny odnotowano kreta *Talpa europea* oraz 5 gatunków nietoperzy. Aktywność żerujących nietoperzy odnotowano głównie na terenach leśnych, natomiast w miejscu realizacji przedsięwzięcia nie wykryto żadnych kryjówek. W wyniku realizacji inwestycji nie przewiduje się istotnego uszczerbienia zasobów leśnych, w związku z tym potencjał kompleksu przez który przebiega droga do wykorzystania przez nietoperze pozostanie zachowany.

W rejonie inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków ptaków stanowiących przedmioty ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Dąbrowy Krotoszyńskie PLB300007. Spośród przedmiotów ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Uroczyska Płyty Krotoszyńskiej PLH300002 odnotowanie występowanie dwóch typów siedlisk przyrodniczych: 9170 Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*) i 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*). Siedliska znajdują się poza zasięgiem oddziaływania bezpośredniego i pośredniego. Dla obszaru chronionego krajobrazu Dąbrowy Krotoszyńskie Baszków-Rochy nie ma obowiązujących zakazów.

W celu wykluczenia możliwości negatywnych oddziaływań na stwierdzone elementy przyrodnicze nałożono szereg działań minimalizujących. Ze względu na możliwość gniazdowania ptaków w obrębie drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia nałożono warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. 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 zabezpieczaniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

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. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń rekompensacyjnych prowadzonych wzdłuż dróg w ramach zakładania nowych alei lub uzupełniania ubytków drzew w obrębie już istniejących, w ilości 350 sztuk drzew rodzimych gatunków liściastych. 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.

Dla ochrony zwierząt małych, w szczególności płazów, nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, prowadzić kontrolę wykopów pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia ich obecności, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.

Dla zmniejszenia oddziaływania barierowego planowanego przedsięwzięcia na lokalne szlaki migracji zwierząt nałożono warunek dostosowania planowanych przepustów i obiektów mostowych do pełnienia funkcji przejść dla płazów i innych zwierząt małych oraz odpowiednie zagospodarowanie otoczenia drogi (rezygnacja z barier ochronnych, skanalizowanie rowów odwodnieniowych), ułatwiające swobodną migrację zwierząt po jej powierzchni, na odcinkach przebiegających przez tereny leśne oraz w obrębie korytarza ekologicznego Dolina Warty – Stawy Milickie KPdC-15B. Przy realizacji tych działań, zaleca się korzystanie z istniejących poradników, tj. Kurek R, Rybacki M. Sołtysiak M. 2011. *Poradnik ochrony płazów*. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Pracownia na Rzecz wszystkich Istot. Bystra, Kurek R. 2010. *Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach*. GDOŚ. Warszawa.

Ze względu na zakres planowanych prac oraz długi czas ich realizacji, określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego obejmującego: kontrolę nad realizacją warunków niniejszej decyzji, kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych.

Mając na uwadze wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby *raportu* 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. 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.

Należy wskazać, że realizacja inwestycji może stać w sprzeczności z zakazami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408) i rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2108, ze zm.), co wymaga uzyskania właściwych odstępstw.

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 opady 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.

Ze względu na szczegółowy opis planowanej inwestycji oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono 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 ooś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w uzgodnieniu oraz w *raporcie*.

Ponadto, ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Wobec powyższego orzeczono jak w osnowie.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 77 ust. 7 *ustawy ooś*, na niniejsze postanowienie stronom nie przysługuje zażalenie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłosława Olejnik
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Ostrów Wielkopolski (ePUAP) z prośbą o poinformowanie pozostałych stron postępowania o wydanym uzgodnieniu
2. aa