



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu

WOO-II.4200.8.2014.JS.24

LD
29.09.15

KZDH. NUR. 411 AT

11642

Poznań, 25. WRZ. 2015

LD
30.09.2015

za dowodem doręczenia

K

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6, art. 82 oraz art. 85 ust. 2, pkt 1 i 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 (Dz.U. z 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 według wariantu I

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 według wariantu I. W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidziano: drogę parametrami drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorię ruchu KR5, o obciążeniu 115 kN/oś, wiadukt nad linią kolejową, wiadukt drogowy zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m, oraz most nad rzeką Wartą. Nawierzchnia drogi wykonana zostanie z warstwy ściernistej SMA o grubości 4 cm. Lokalnie wystąpią krawężniki, ścieki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej lub ciągi pieszko-rowerowe o nawierzchni bitumicznej (w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy). Długość drogi w wariantcie I – wariantcie wybranym do realizacji wyniesie 8234,65 m.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie po południowo-zachodniej, południowej i wschodniej stronie miasta Wronki, w gminie Wronki, w powiecie szamotulskim. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z uzbrojeniem terenu i urządzeniami infrastruktury technicznej, m.in. liniami elektroenergetycznymi 110 kV, gazociągami.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
- 2) Usunięcie drzew i krzewów oraz zniszczenie wierzchniej warstwy gruntu wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym, poprzedzić je

wizją terenową mającą na celu określenie występowania stanowisk lęgowych ptaków.

- 3) 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:
 - a) pnie drzew narażonych na uszkodzenia zabezpieczyć na czas budowy osłonami,
 - b) nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu.
- 4) Prowadzić regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia zwierząt, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
- 5) W obrębie kompleksów łąk wilgotnych na północ od linii kolejowej Poznań – Szczecin oraz na północ od Warty w okolicach Smolnicy prace prowadzić w sposób wykluczający trwałe zaburzenia przepływów w ciekach oraz naruszenia warunków występowania wód gruntowych, prowadzących do trwałego odwodnienia terenu.
- 6) Miejsca postoju maszyn, drogi dojazdowe do placów budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych lokalizować poza stanowiskami roślin chronionych, stanowiskami roślin zagrożonych, stanowiskami zbiorowisk zagrożonych oraz płatami siedlisk przyrodniczych.
- 7) Prowadzić nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia, obejmujący: kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac. Na bieżąco podejmować działania zapobiegające ewentualnym zagrożeniom.
- 8) Zniszczony w trakcie budowy system drenarski odbudować zachowując jego funkcjonalność.
- 9) Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV zdjąć poziom próchniczny gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechować w przyłomie usytuowanej w miejscu niezagrażonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych.
- 10) Powstałe masy ziemne zagospodarować na terenie przedsięwzięcia pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi.
- 11) Zaplecza budowy wyposażać w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika
- 12) Budowę mostu nad Wartą i wiaduktu nad Dopływem spod Oporowa prowadzić przy niskich stanach wody.
- 13) W trakcie robót budowlanych polegających na budowie mostu na Warcie, koryto rzeki zabezpieczyć przed przedostawaniem się do niej materiałów budowlanych i różnego rodzaju pozostałości po nich.
- 14) Przy wykonywaniu fundamentów zastosować ścianki szczelne.
- 15) Gospodarkę odpadami prowadzić w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich magazynowanie, w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku.

- 16) Odpady niebezpieczne magazynować w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
- 17) Na terenach otwartych (poza lasami) wzdłuż drogi w pierwszym roku eksploatacji przedsięwzięcia wykonać nasadzenia składające się z co najmniej trzech gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy.
- 18) Wprowadzić ograniczenie prędkości ruchu do 70 km/h na odcinku drogi od km 5+312 do 8+157.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Zaprojektować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska o skuteczności 3 dB na następujących odcinkach drogi:
- a) w rejonie ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184:
 - na odcinku obwodnicy o długości 100 m licząc od granicy ronda po stronie zachodniej,
 - na odcinku obwodnicy o długości 90 m licząc od granicy ronda po stronie wschodniej,
 - na odcinku drogi wojewódzkiej nr 184 po stronie południowej ronda na odcinku wchodzącym w zakres przedsięwzięcia, to jest na długości ok. 100 m licząc od granicy ronda,
 - na odcinku drogi wojewódzkiej nr 184 po stronie północnej ronda na odcinku wchodzącym w zakres przedsięwzięcia, to jest na długości ok. 110 m licząc od granicy ronda;
 - b) w rejonie ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 182 w km ok. 8+200 obwodnicy, na odcinku drogi wojewódzkiej nr 182 po stronie wschodniej ronda na odcinku wchodzącym w zakres przedsięwzięcia, to jest na długości ok. 110 m licząc od granicy ronda.
- 2) Na słupkach hektometrowych, na odcinku drogi od km 6+300 do km 8+157 zaprojektować elementy odbłaskowe, które odbijają i skierują światło reflektorów poza krawędź drogi.
- 3) W miejscach przecięcia drogi z ciekami, tj. w km 0+145, pod istniejącą DW182, w km 5+889, 5+976, 6+247 i 7+952 zaprojektować przejścia dolne dla zwierząt małych, zespolone z ciekami, o świetle pionowym co najmniej 1,5 m (od półek do stropu przepustu) i szerokości półek co najmniej 0,5 m.
- 4) Zaprojektować odwodnienie drogi poprzez rowy drogowe trawiaste, zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymencyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne w rowach, w szczególności:
- a) zaprojektować w km: 0+223, 1+433, 1+464, 3+709, 4+580 i 5+740 zbiorniki infiltracyjno-retencyjno-sedymencyjne z geowłókniną wbudowaną w dno,
 - b) w km 5+748,68, 5+762,08 oraz 5+775,48 na rowach trawiastych zaprojektować przegrody filtracyjne.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.

- II. Nakładam** następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

- 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 10 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 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

- V. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej** w zakresie ochrony przed hałasem po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników właściwemu organowi ochrony środowiska i Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Szamotułach, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w minimum 8 przekrojach pomiarowych na granicy terenów podlegających ochronie akustycznej. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

- VI. Integralną** częścią decyzji jest Załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

28.05.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wpłynął wniosek pana Marka Kmiećka Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184 wraz z wymaganymi załącznikami.

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. Nr 213, poz. 1397 ze zm.) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone.

Zgodnie z decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MInR poz. 51), m.in. dz. nr 381/5, obręb Nowa Wieś, gm. Wronki, na której

realizowane będzie przedsięwzięcie stanowi teren zamknięty. W związku z tym, zgodnie z art. 75 ust. 6 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 2013 r. poz. 1235 j.t. ze zm.), dalej *ustawa oos*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zgodnie z oświadczeniem Inwestora, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach będzie niezbędna m.in. do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10 *ustawy oos*.

Zgodnie z art. 61 § 4, w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2013 r. poz. 267 j.t. ze zm.), dalej *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 *ustawy oos*, organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i składania uwag i wniosków. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega przedsięwzięcia oraz na które oddziałuje, tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

6.06.2014 r., na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 2 i ust. 2 oraz art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy oos*, tut. organ wystąpił z wnioskiem do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szamotułach, z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

23.06.2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szamotułach wydał opinię sanitarną, znak: ON.NS-72/2-21/14, w której określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wskazując na przepis art. 66, w szczególności ust. 1 pkt 7a *ustawy oos*, a także na wymagania sanitarno-higieniczne i zdrowotne.

Po zapoznaniu się z wnioskiem pełnomocnika oraz kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie przedsięwzięcia, jego zakres i skalę oraz wielkość zajmowanego terenu, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 25.06.2014 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.3 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy oos*, zawiadomieniem z 27.06.2014 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przebiega przedsięwzięcia, tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

Postanowieniem z 25.07.2014 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.5 organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy oos*, zawiadomieniem z 28.07.2014 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

Pismem z 2.03.2015 r. pełnomocnik przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*. W związku z tym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z 6.03.2015 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.6 podjął z urzędu

postępowanie w sprawie wydania decyzji. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, zawiadomieniem z 11.03.2015 r., organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

Pismem z 23.03.2015 r. do akt sprawy przedłożono pełnomocnictwo udzielone panu Pawłowi Katarzyńskiemu p.o. Dyrektora Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu uchwałą Nr 203/2015 Zarządu Województwa Wielkopolskiego z dnia 5 lutego 2015r. w sprawie udzielenia pełnomocnictwa.

Pismem z 30.03.2015 r. oraz 22.04.2015 r. dostarczono wypisy z rejestru gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z 7.04.2015 r., na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *raportu*, m.in. w zakresie: ochrony powietrza, ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, hydrogeologii, gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami. W piśmie tym organ wezwał także o opis analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego i wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz o podanie pełnego zakresu wykonywanych prac i parametrów technicznych infrastruktury uzbrojenia, jak również przedłożenie wypisu i wyrysu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony w związku z wystąpieniem kolizji projektowanej drogi z istniejącym uzbrojeniem, tj. liniami elektroenergetycznymi 110 kV (relacji: Wronki-Drawski Młyn, Wronki-Pniewy, Wronki-Szamotuły, Wronki-Czarnków) i gazociągami DN150.

Pismem z 22.04.2015 r. i 28.04.2015 r. przedłożono uzupełnienie *raportu*. W związku z tym, że dokumentacja nadal nie spełniała wymagań, pismem z 11.05.2015 r. tut. organ ponownie wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* w zakresie ochrony przed hałasem oraz uzupełnienie dokumentacji w zakresie opisu analizowanych wariantów, w tym racjonalnego wariantu alternatywnego (możliwego do realizacji) wraz z uzasadnieniem lub wskazaniem, który z przedstawionych w *raporcie* wariantów jest racjonalnym wariantem alternatywnym oraz o przedłożenie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony w związku z wystąpieniem kolizji projektowanej drogi z istniejącym uzbrojeniem. Pismem z 15.05.2015 r. Pełnomocnik przedłożył kolejne uzupełnienie, które czyniły zadość wezwaniu.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, ust. 2 oraz art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy ooś*, pismem z 25.05.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szamotulach o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 *ustawy ooś*, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 1.06.2015 r. do 23.06.2015 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 2.06.2015 r. do 22.06.2015 r. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszone na tablicy informacyjnej w siedzibie tutejszego organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo

przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

W dniu 9.06.2015 r. do organu wpłynęło pismo Pełnomocnika pana Pawła Katarzyńskiego o wprowadzono do dokumentacji zmian w postaci dodatkowego zbiornika retencyjnego w km 5+740, wynikającego ze stanowiska Gminnych Spółek Wodnych we Wronkach, która zażądała ograniczenia ilości wód odprowadzanych do rowów. W związku z tym, organ pismem z 25.06.2015 r., znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.19 dostał kserokopię pisma Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z 2.06.2015 r. wraz z załącznikiem nr 5.4. informującym o konieczności wykonania dodatkowego zbiornika retencyjno-sedymentacyjnego w km 5+740 oraz pisma Pełnomocnika z 17.06.2015 r. wraz z dodatkowymi informacjami na temat ww. zbiornika. Jednocześnie organ poprosił o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia z uwzględnieniem zmian wskazanych w pismach Pełnomocnika.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szamotułach pismem z 24.06.2015 r., znak: ON.NS-72/2-16/15 przedłużył termin wydania opinii. W dniu 7.07.2015 r. organ sanitarny wydał opinię znak: ON.NS-72/2-16/15, w której zaopiniował pozytywnie warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych jednocześnie wskazując na potrzebę spełnienia uwarunkowań dotyczących emisji hałasu związanego z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia, prowadzenie monitoringu hałasu w środowisku, zabezpieczenia placu budowy, zaplecza oraz dróg technicznych w taki sposób, aby nie zagrażać zdrowiu i życiu ludzi oraz nie spowodować zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, zapewnienie zaplecza sanitarno-higienicznego dla pracowników w czasie realizacji przedsięwzięcia, zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. W większości warunki zostały przeniesione do niniejszej decyzji. Jedynie warunek dotyczący zachowania dopuszczalnych wartości poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej, poprzez zastosowanie właściwych rozwiązań technicznych nie został uwzględniony bowiem obowiązek zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku wynika wprost z przepisów.

W związku ze zmianą rozwiązań dotyczących odwodnienia planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ustawy o oś, organ ponownie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu, podając do publicznej wiadomości, w dniach od 7.07.2015 r. do 29.07.2015 r. włącznie, informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 8.07.2015 r. do 28.07.2015 r. Obwieszczenie w tej sprawie zostało udostępnione na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, zawieszone na tablicy informacyjnej w siedzibie tutejszego organu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w miejscu planowanego przedsięwzięcia, tj. w gminie miejsko-wiejskiej Wronki.

W wyznaczonym przez organ terminie wpłynęły uwagi społeczeństwa, do których organ odniósł się w dalszej części uzasadnienia. 31.07.2015 r. wpłynęło pismo Prezesa Zarządu Fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu z 28.06.2015 r. (nadane na pocztę w ostatnim dniu składania uwag i wniosków, tj. 28.07.2015 r.), w którym wniesiono m.in. o uznanie, iż organizacja uczestniczy w postępowaniu na prawach strony. Postanowieniem z 11.08.2015 r. Regionalny Dyrektor odmówił dopuszczenia do udziału na prawach strony fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w przedmiotowym postępowaniu z uwagi na to, że nie został dotrzymany przez organizację warunek umożliwiający jej udział w postępowaniu na prawach strony, polegający na prowadzeniu takiej działalności przez

minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia postępowania. Na postanowienie organizacja nie wniosła zażalenia. Ponadto, w dniu 23.07.2015 r. wpłynęło pismo z uwagami i wnioskami Gminnej Spółki Wodnej we Wronkach z 17.07.2015 r. Organ w piśmie z 26.08.2015 r. wezwał Spółkę Gminną do wykazania interesu prawnego w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy pouczając, że w przypadku nie zajęcia stanowiska w wyznaczonym terminie pismo Spółki z 17.07.2015 r. będzie potraktowane, jako złożone w ramach udziału społeczeństwa, a douwag i wniosków organ odniesienie się w uzasadnieniu decyzji, zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt. 1 lit. a ustawy o oś. Do dnia wydania niniejszej decyzji do urzędu nie wpłynęła odpowiedź Spółki.

W związku ze zmianą ustawy o oś, która weszła w życie 4.09.2015 r. art. 74 ust. 1 dodany został pkt. 7, w którym określono dodatkowy załącznik wymagany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji. W dniu 10.09.2015 r. wnioskodawca przesłał do organu pismo z 8.09.2015 r., znak: WZDW.22.666.16/14 WZDW.WD.666.16/14, w którym poinformował, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania „Budowa obwodnicy Wronki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184” nie będzie podstawą do prowadzenia prac przygotowawczych, o których mowa w ww. przepisie zmienionej ustawy o oś.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 k.p.a., w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o oś, organ zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. Zawiadomienie zostało obwieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz publicznie ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejsko-wiejskiej Wronki. W terminie podanym w obwieszczeniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów zgromadzonych w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Jedynie pan Marcin Piotr i pani Agnieszka Piotr (właściciele domu położonego na dz. nr 209/5 we wsi Stróżki) przesłali w dniu 25.08.2015 r. pismo, w którym złożyli uwagi na temat natężenia ruchu na planowanej drodze. Organ po analizie map ewidencyjnych i wypisów z ewidencji gruntów stwierdził, że pan Marcin Piotr i pani Agnieszka Piotr nie są stronami w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Ponadto, organ zbadał, iż pismo to zostało nadane poza terminem przysługującym społeczeństwu na składanie uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa, zatem nie odniósł się do złożonej uwagi.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Wronki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po południowo-zachodniej, południowej i wschodniej stronie miasta Wronki, w gminie Wronki, w powiecie szamotulskim. W ramach realizacji przedsięwzięcia powstanie: obwodnica o parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorii ruchu KR5, obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchnią z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm oraz obiekty: wiadukt nad linią kolejową, wiadukt drogowy zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m, oraz most nad rzeką Wartą. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej lub ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni bitumicznej (w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy). Na dojazdach do skrzyżowań z drogami wojewódzkimi i powiatowymi kierunki ruchu zostaną rozdzielone pasem rozdziału. Na skrzyżowaniach zwykłych z pozostałymi drogami wydzielone zostaną dodatkowe pasy ruchu dla lewoskrętów.

Obecnie ruch pojazdów prowadzony jest ulicami miasta, które są mało wydolne o

niewystarczającej szerokości i przepustowości. Obecnie układ drogowy Wroniek oparty jest na skrzyżowaniu dwóch dróg wojewódzkich nr 182 i 184. Istniejący układ komunikacyjny miasta z przebiegającą drogą wojewódzką stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa oraz powoduje znaczne uciążliwości dla otoczenia. W wyniku realizacji inwestycji wybudowany zostanie nowy odcinek drogi zlokalizowany po południowej i wschodniej stronie Wroniek. Nastąpi wyeliminowanie ruchu ze zwartej zabudowy miasta oraz przewiduje się upłynnienie ruchu poprzez eliminację jednopoziomowego przejazdu kolejowego.

Długość drogi w wariantcie I wyniesie ok. 8234,65 m. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie. W ramach inwestycji nastąpi kolizja projektowanej drogi z uzbrojeniem, urządzeniami infrastruktury technicznej, które zostaną przebudowane i zabezpieczone (m.in. linie elektroenergetyczne 110 kV, gazociąg).

W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z uzbrojeniem terenu i urządzeniami infrastruktury technicznej:

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Wronki-Drawski Młyn, w km 0+859 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Pniewy, w km 1+360 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Szamotuły, w km 2+945 obwodnicy oraz w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką 184 Wronki-Szamotuły i drogą powiatową 1841P. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Czarnków, w km 7+335 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany jej trasy.
- z gazociągiem w DN150, w km 1+916. Usunięcie kolizji polegać będzie na jego przebudowie.

W przypadku przebudowy linii elektroenergetycznej dopuszcza się możliwość odchylenia nowego przebiegu przewodów do kilku metrów od przebiegu istniejącego. Technologia przebudowy linii WN, jak wyjaśniono w uzupełnieniu *raportu*, polegać będzie na posadowieniu nowych konstrukcji wsporczych, a następnie w trakcie krótkotrwałego wyłączenia przepływu prądu w linii, przełożeniu przewodów na nowe słupy i ponownym włączeniu prądu. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa, dla wariantu I przebiegu drogi, zlokalizowana jest w odległości ok. 33 m od przebudowywanych linii elektroenergetycznych. Jak wynika z *raportu*, przebudowane linie o napięciu znamionowym 110 kV nie spowodują wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie promieniowania elektromagnetycznego, gdyż ponadnormatywna składowa pola elektrycznego 1 kV/m (dla zabudowy mieszkaniowej) wystąpi w odległości do 10 m od osi linii w obie strony.

W przedłożonej dokumentacji wnioskodawca poddał analizie trzy warianty planowanego przedsięwzięcia i cztery warianty realizacji mostu nad rzeką Wartą różniące się rozwiązaniami technicznymi polegającymi na ilości przęseł, konstrukcji, wysokości pylonów. Wnioskodawca wybrał do realizacji wariant I, najdłuższy o długości 8234,65 m, najbardziej oddalony od miasta. Do przecięcia z linią kolejową (na dł. ok. 5,7 km) obwodnica w wariantcie I przebiegać będzie głównie przez tereny użytkowane rolniczo, a do zabudowań zbliży się w miejscach przecięcia z drogami publicznymi. Za linią kolejową, na długości ok. 0,6 km przebiegać będzie przez łąki, równoległe do zabudowy mieszkaniowej wsi Stróżki. Następnie, na długości ok. 1,8 km trasa przebiegać będzie przez tereny Lasów Państwowych oraz częściowo łąk i pól (w rejonie doliny Warty). Trasa drogi skończy się na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 182 w kierunku Czarnkowa w pobliżu wsi Smolnice. Wszelkie

planowane prace związane z obwodnicą miasta mają za zadanie zmianę przebiegu dróg wojewódzkich nr 182 i 184 przez Wronki, tj. wyeliminowanie ruchu ze zwartej zabudowy miasta i przeprowadzenie poza obszary jego zabudowy. Ponadto, nastąpi upłynnienie ruchu poprzez eliminację jednopoziomowego przejazdu kolejowego. Nowy most nad Wartą zwiększy ilość przepraw w regionie, a także poprawi dojazd do dzielnicy przemysłowej miasta skupionej wokół zakładów Samsung i Amica.

Pod względem rozwiązań technicznych wszystkie trzy warianty są podobne, tj.: rozpoczynają się w tej samej lokalizacji na istniejącej drodze wojewódzkiej nr 143, w początkowej fazie przecinają drogę wojewódzką nr 182 (w kierunku Międzychodu), gdzie planowane jest rondo, warianty przecinają obecną drogę wojewódzką nr 184 (w kierunku Szamotuł, Pniew i Poznania), gdzie planowane jest rondo. We wszystkich wariantach projektuje się dwupoziomowe skrzyżowanie – wiadukt drogowy nad linią kolejową Poznań-Szczecin (o całkowitej długości wiaduktu 42,7 m), na przecięciu z drogą powiatową nr 1895P planowane jest rondo, przy czym wcześniej wystąpią lokalne skrzyżowania z drogą gminną w miejscowości Stróżki, w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową nr 1895P obwodnica przetnie kompleks leśny, a dalej dolinę rzeki Warty, nad którą planuje się most. Inwestycja drogowa kończy się rondem na obecnej drodze wojewódzkiej nr 182 w kierunku Czarnkowa.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko uwzględniającej przede wszystkim oddziaływanie przedsięwzięcia z zakresu akustyki i przyrody, jak również aspekt techniczny i ekonomiczny, do realizacji został wybrany wariant I, który jest jednocześnie wariantem najbardziej korzystnym z punktu widzenia ochrony środowiska. Biorąc powyższe pod uwagę oraz to, że w wariantcie II nastąpiłaby konieczność rozbiórki kilku budynków mieszkalnych, w wariantcie III mogłaby być wymagana rozbiórka zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w miejscu przejścia obwodnicy nad linią kolejową, jak również to, iż realizacja przedsięwzięcia w wariantcie wybranym do realizacji nie spowoduje znaczącego, negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych, a także fakt, iż z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie wynikała zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ przychylił się do wniosku inwestora i wskazał wariant I realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie jest korzystne dla lokalnego społeczeństwa. Istniejące drogi wojewódzkie nr 182 i 184 przebiegają przez zwartą zabudowę miasta Wronki, a duży ruch drogowy zwłaszcza samochodów ciężarowych stwarza niebezpieczeństwo i wiąże się z pogarszaniem stanu nawierzchni drogi. Niepodjęcie przedsięwzięcia może skutkować opóźnieniem czasu przejazdu przez miasto i spowolnieniem płynności ruchu, a zwłaszcza na obecnym, zamykanym przejeździe kolejowym w poziomie szyn na drodze wojewódzkiej nr 184. W mieście natomiast notuje się wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych dojeżdżających/wyjeżdżających do dzielnicy przemysłowej miasta skupionej wokół zakładu Samsung i Amica. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi wyeliminowanie ruchu ze zwartej zabudowy miasta oraz przewiduje się upłynnienie ruchu poprzez eliminację jednopoziomowego przejazdu kolejowego.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia dla stanu istniejącego oraz prognozowanego natężenia ruchu w roku 2019 oraz 2029. Podstawą prognozy ruchu na planowanej obwodnicy Wroniek były dane z pomiarów ruchu, przeprowadzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. na drogach województwa wielkopolskiego, na podstawie których obliczony został ruch w roku 2013, stanowiący dane wyjściowe do *raportu*. W prognozie założono przejęcie przez

obwodnicę tranzytowego ruchu pojazdów ciężkich poruszających się wcześniej po drodze 182. Po wybudowaniu obwodnicy, obecną drogą wojewódzką 182 przez miasto będą poruszać się jedynie pojazdy ciężarowe związane z obsługą miasta i zaopatrzeniem. Z projektowanej obwodnicy korzystać będą przede wszystkim ci kierowcy, dla których miasto Wronki nie jest celem podróży, a jedynie punktem tranzytowym. W raporcie oszacowano natężenie, strukturę rodzajową i dobową ruchu na planowanej obwodnicy oraz dróg krzyżujących się z nią, z której wynika, że największe natężenie ruchu wystąpi w roku prognozy 2029 (w wariantcie I) na odcinku wschodnim obwodnicy Wroniek, między drogami wojewódzkimi nr 184 i 182 (4200 poj./dobę). Mniejszym natężeniem ruchu charakteryzować się będzie odcinek zachodni obwodnicy, między drogami wojewódzkimi nr 182 i 184. Prognozowane natężenie ruchu na tym odcinku w 2029 r. wyniesie 1491 poj./dobę. Prognozuje się także znaczne natężenie ruchu na odcinkach ww. dróg wojewódzkich między obwodnicą i centrum miasta.

Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.) stwierdzono przy drodze wojewódzkiej nr 143 i drodze wojewódzkiej nr 182 w kierunku Wroniek na odcinkachich przebudowy w związku z realizacją skrzyżowania, w rejonie skrzyżowania obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184 i drogą powiatową nr 1841P, wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 182 w kierunku Czarnkowa w rejonie skrzyżowania z planowaną obwodnicą, a także wzdłuż samej obwodnicy. Kwalifikację rodzajów terenów chronionych przed hałasem dokonano w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, *dalej mpzp*, oraz stanowiska gminy w odniesieniu do terenów, dla których brak jest *mpzp*.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że dla wariantu I (wybranego do realizacji) wystąpią niewielkie przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska w wysokości ok. 2,6 dB w porze dziennej i 2,3 dB w porze nocnej. Przekroczeń można spodziewać się w rejonie skrzyżowania obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184, na południe od centrum miasta. Przyczyną przekroczeń jest planowane skrzyżowanie typu rondo w miejscu przecięcia się obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184. Z analizy przebiegu izofon wynika, że większy wpływ na poziom hałasu będzie miała droga wojewódzka, a nie planowana obwodnica. Prognozuje się, że niewielkie przekroczenie w porze dziennej wystąpi na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej położonej w miejscu przejścia obwodnicy nad linią kolejową Poznań-Szczecin. Wysokość przekroczeń będzie mniejsza niż 1 dB. Na północ od centrum miasta Wroniek, w miejscu włączenia się obwodnicy w drogę wojewódzką nr 182, na odcinku przebiegającym w kierunku Czarnkowa prognozuje się w roku 2029 przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wysokości 2,6 dB w porze dziennej i 1,6 dB w porze nocnej. Warunki akustyczne w tym miejscu kształtowane będą hałasem pochodzącym z drogi wojewódzkiej nr 182, na odcinku jej przebudowy związanej z realizacją skrzyżowania z obwodnicą.

W celu zapewnienia akustycznych standardów jakości środowiska wskazano na konieczność zastosowania rozwiązań zmniejszających emisję hałasu do środowiska. W rejonie ronda na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 184 i na skrzyżowaniu obwodnicy z drogą wojewódzką nr 182 w km ok. 8+200 obwodnicy zastosowana zostanie nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska o skuteczności 3 dB w stosunku do nawierzchni, która jest planowana do zastosowania na całym odcinku obwodnicy. Natomiast na odcinku obwodnicy przebiegającym nad linią kolejową ograniczona zostanie prędkość ruchu do 70 km/h. Ograniczenie prędkości ruchu na wiadukcie drogowym jest uzasadnione także względami bezpieczeństwa.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że planowana obwodnica przecina drogi lokalne, drogi dojazdowe oraz linię kolejową Poznań-Szczecin. W miejscach przecięcia z drogami lokalnymi powstaną skrzyżowania zwykłe, natomiast w miejscach przecięcia z drogami powiatowymi i wojewódzkimi – skrzyżowania typu runda. Największym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga wojewódzka nr 182 i 184. Na pozostałych drogach ruch jest lokalny i nie powoduje znacznej uciążliwości akustycznej. Na odcinku obwodnicy przebiegającym nad linią kolejową zastosowane zostaną działania redukujące poziom hałasu polegające na ograniczeniu dopuszczalnej prędkości do wartości 70 km/h, co przyczyni się do dotrzymania standardów jakości środowiska akustycznego. W przypadkach, kiedy poziom hałasu z linii kolejowej w roku 2029 osiągnie w porze dziennej wartość 58 dB, na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej nie zostaną dotrzymane akustyczne standardy jakości środowiska. Standardy te nie zostaną także dotrzymane, w przypadku, kiedy emisja hałasu z linii kolejowej, na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przekroczy poziom 64 dB. W takiej sytuacji, warunki akustyczne na tych terenach kształtowane będą wyłącznie hałasem pochodzącym z linii, a planowana obwodnica tylko w nieznacznym stopniu je pogorszy. W przypadku mniejszych poziomów hałasu emitowanych przez linię kolejową, akustyczne standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane. Z posiadanych przez organ informacji wynika, iż linia kolejowa relacji Poznań-Szczecin będzie modernizowana, co spowoduje zmniejszenie poziomu hałasu nie mniej niż o 10 dB. Spowoduje to, iż w 2029 r. poziomy hałasu pochodzącego od linii kolejowej będą mniejsze niż z planowanej obwodnicy. A zatem w wyniku skumulowanego oddziaływania obu przedsięwzięć na terenach chronionych akustycznie nie będzie dochodzić do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

Analiza akustyczna przeprowadzona dla rozpatrywanych wariantów dla wszystkich horyzontów czasowych wykazała, że przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska na terenach chronionych zostaną dotrzymane. Na podstawie wyników obliczeń można stwierdzić, iż z akustycznego punktu widzenia najbardziej korzystny jest wariant I, tj. wskazany do realizacji. Maksymalne zasięgi oddziaływania hałasu w porze dnia i nocy będą większe dla wariantu II i III realizacji obwodnicy.

W celu dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie* - w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu i charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Przeprowadzone w ramach analizy porealizacyjnej pomiary hałasu pozwolą określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu przedmiotowego przedsięwzięcia oraz zweryfikują skuteczność zastosowanych działań przeciwhałasowych.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. Wzrosnąć może także natężenie ruchu pojazdów, szczególnie ciężkich, na okolicznych drogach. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, zlokalizowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane, jako uciążliwe. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym

momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Trasa planowanej drogi przebiega w części przez obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Notecka PLB300012 (na odcinku ok. 0,5 km) oraz obszar chronionego krajobrazu Puszcza Notecka (na odcinku ok. 1,5 km). Końcowy odcinek drogi (na długości ok. 1 km) przecina korytarz ekologiczny GKpnC-7C Zachodnia Puszcza Notecka, który został wyznaczony w opracowaniu Jędrzejewski W i inni. 2005a. *Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*. W celu oceny wpływu przedsięwzięcia na elementy przyrodnicze, na potrzeby raportu wykonano badania terenowe w okresie lipiec 2013 – czerwiec 2014 r. Badaniami objęto siedliska przyrodnicze, rośliny, grzyby, porosty i zwierzęta.

Tereny przeznaczone pod przedsięwzięcie, w ok. 2/3 stanowią pola uprawne o niskich walorach faunistycznych. Teren ten jest dość gęsto zabudowany i poprzecinany szlakami komunikacyjnymi. Najcenniejsze przyrodniczo tereny znajdują się w północnej części, gdzie występują łąki wilgotne, lasy oraz rzeka Warta, której dolina stanowi trzon korytarza ekologicznego. W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia w wariancie przewidzianym do realizacji zidentyfikowano występowanie dwóch siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej (6430 i 9170), 3 chronione gatunki porostów oraz 2 gatunki chronione mchów. Pomimo obecności w miejscu realizacji przedsięwzięcia struktur urozmaicających teren (cieki, lasy, itp.) uznano, że teren ten posiada przeciętne walory faunistyczne. Nie stwierdzono występowania stanowisk gatunków zwierząt z grupy nielicznych i słabo rozpowszechnionych. Jedynie dwa odnotowane gatunki (kania czarna i ruda) należą do grupy o niekorzystnym statusie ochronnym, jednakże obserwowane one były sporadycznie (łącznie trzy obserwacje przelatujących ptaków). Spośród niszczonego siedliska przyrodniczego, siedlisko 6430 należy do najszerzej rozprzestrzenionych w Polsce i Wielkopolsce i nie jest zagrożone. Siedlisko 9170 reprezentowane jest przez jeden, niewielki i zdegradowany płat (o powierzchni ok. 0,12 ha) występujący na skraju kompleksu borów sosnowych. Zniszczenie kilku niewielkich płatów nie wpłynie znacząco negatywnie na ich zasoby lokalne, regionalne i krajowe. Spośród gatunków ptaków uznanych za przedmioty ochrony obszaru Puszcza Notecka w trakcie badań terenowych stwierdzono występowanie 6 gatunków (dzięcioła czarnego, kani, czarnej, kani rudej, gąsiora, lerki i zimorodka). Kanie obserwowano sporadycznie, natomiast pozostałe gatunki, odnotowane na pojedynczych stanowiskach, są liczne i rozpowszechnione w obszarze Natura 2000 Puszcza Notecka, a po zrealizowaniu przedsięwzięcia, w miejscu ich stwierdzenia nadal będą dostępne odpowiednie siedliska tych gatunków. Mając powyższe na uwadze oraz uwzględniając określone warunki realizacji przedsięwzięcia uznano, że nie wpłynie znacząco negatywnie na populacje chronionych gatunków oraz na siedliska przyrodnicze na etapie realizacji. Na etapie eksploatacji najistotniejszym rodzajem oddziaływania jest generowanie efektu bariery dla zwierząt oraz zwiększenie ich śmiertelności wskutek kolizji. Najistotniejszym korytarzem ekologicznym w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia jest dolina Warty. Wybrany do realizacji wariant mostu na rzece Warcie zapewni swobodną migrację zwierząt wzdłuż rzeki. Zastosowanie zostaną również inne działania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie eksploatacji, tj. ograniczenie prędkości ruchu do 70 km/h na odcinku od km 6+300 do km 8+157 oraz montaż na słupkach hektometrowych elementów odbłaskowych. Wobec powyższego uznano, że również w trakcie funkcjonowania, przedsięwzięcie nie będzie generować znacząco negatywnych oddziaływań na elementy przyrodnicze.

W celu zmniejszenia negatywnych oddziaływań przedsięwzięcia określono warunki jego realizacji, które w znacznej części pokrywają się z działaniami opisanymi w raporcie. Najbardziej ingerujące w elementy przyrodnicze prace będą polegały na usunięciu drzew i

krzewów oraz zniszczeniu wierzchniej warstwy gruntu. Z tego względu określono warunki ich realizacji poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca. W przypadku konieczności wykonania tych prac sezonie lęgowym, w uzasadnionych przypadkach, dopuszczono ich realizację po wykonaniu wizji terenowej mającej na celu określenie występowania stanowisk lęgowych ptaków. Dla ochrony drzew nieprzewidzianych do usunięcia określono warunki odpowiedniego ich zabezpieczenia. W celu minimalizacji wpływu na stanowiska roślin i zwierząt chronionych oraz ich siedlisk wskazano potrzebę regularnych inspekcji wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt, prowadzenia prac w sposób wykluczający trwałe zaburzenia przepływów w ciekach oraz naruszenia warunków występowania wód gruntowych, odpowiedniego lokalizowania infrastruktury towarzyszącej związanej z realizacją przedsięwzięcia. W warunkach realizacji nałożono również obowiązek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrola terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikacja zagrożeń dla tych gatunków, podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających zagrożeniom (np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie płotków herpetologicznych). W celu zwiększenia bioróżnorodności w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia i częściowej kompensacji usuniętych drzew określono obowiązek wykonania nasadzeń z gatunków rodzimych drzew liściastych, takich jak: klon pospolity, klon polny, lipa drobnolistna, grab zwyczajny, dąb szypułkowy. Aby zminimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia wskutek powstania bariery, a jednocześnie zmniejszyć ryzyko śmiertelności zwierząt określono obowiązek budowy przejść dolnych zespolonych z ciekami dla zwierząt małych, wprowadzenie na odcinkach przechodzących przez las, ograniczenia prędkości oraz montażu na słupkach hektometrowych elementów odblaskowych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. poz. 1348), rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz.U. z 2014 r. poz. 1409) i rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz.U. z 2014 r. poz. 1408) w stosunku do zwierząt, roślin i grzybów objętych ochroną obowiązuje szereg zakazów. W przypadku konieczności naruszenia zakazów, o których mowa w ww. aktach, konieczne będzie uzyskanie stosowanego zezwolenia na odstępstwa od tych zakazów. Właściwe organy, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.), w sytuacji braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla dziko występujących populacji chronionych gatunków oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt. 1-6 ustawy o ochronie przyrody, mogą wydać zgodę na odstępstwo od tych zakazów.

Uwzględniając powyższe uznano, że przy nałożonych warunkach realizacji przedsięwzięcia i z uwzględnieniem przepisów ochrony gatunkowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze w tym gatunki stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Nie przewiduje się również wpływu inwestycji na 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. Przedsięwzięcie nie powinno także spowodować nadmiernej

eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych.

W raporcie przedstawiono wielkości emisji maksymalnej godzinowej i średniorocznej dla dwutlenku azotu powstałego w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej obwodnicy z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2019 i 2029. Przeanalizowano także wspólne oddziaływanie obwodnicy w miejscach jejskrzyżowań z innymi drogami, a w tym ronda na skrzyżowaniu drogi wojewódzkiej nr 184 (Poznań-Szamotuły-Wronki) oraz projektowanej obwodnicy. Z wszystkich projektowanych skrzyżowań właśnie na skrzyżowaniu DW 184 i planowanej obwodnicy wystąpi największe natężenie ruchu i największa emisja substancji do powietrza.

Przedstawione w raporcie obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała 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. 2012, 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. z 2010r. Nr 16, poz. 87) poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap budowy i przebudowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

Emisja do powietrza substancji mogących powodować negatywne zmiany klimatu będzie niewielka i będzie się mieścić w normach określonych prawem. W skali globalnej przedsięwzięcie nie będzie przyczyniać się do zmiany klimatu, zatem nie będzie na niego negatywnie oddziaływać. Należy nadmienić, że jedynie trwałe zmiany związane z realizacją przedsięwzięcia będą dotyczyć jego wpływu na temperaturę bezpośrednio nad nawierzchnią i warunki przewietrzania wzdłuż drogi. Będą to zmiany nieznaczne, raczej można je potraktować jedynie jako lokalne zmiany warunków meteorologicznych. Należy podkreślić, że obliczenia emisji i immisji zanieczyszczeń do powietrza wykazały brak przekroczeń dopuszczalnych wielkości w rejonie planowanej obwodnicy. Mając na uwadze fakt stałego zaostrzania dopuszczalnych norm emisyjnych samochodów dopuszczanych do ruchu na terenie Unii Europejskiej można się spodziewać zmniejszenia wielkości immisji gazów emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych, a tym samym również gazów cieplarnianych.

Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzono badania geotechniczne podłoża, w ramach których wykonano wiercenia w celu rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w podłożu planowanej drogi. Na ich podstawie stwierdzono, że przedsięwzięcie przebiegać będzie w dwóch jednostkach geomorfologicznych, tj. w obrębie płaskiej wysoczyzny oraz erozyjno-akumulacyjnej doliny Warty. Geologicznie, podłoże drogi wykształcone jest w formie piasków różnej genezy oraz osadów akumulacji glacialnej. W obrębie wysoczyzny wody gruntowe stwierdzono lokalnie w postaci zwierciadła swobodnego na głębokości już 0,5 m lub w postaci zwierciadła napiętego, stabilizującego się na głębokości około 1 m p.p.t., w postaci sączeń, lub nie stwierdzono jej w ogóle. Natomiast w obrębie doliny, zwierciadło wód gruntowych również stwierdzano lokalnie już na głębokości 0,1 m

p.p.t. Miejscami nie nawiercono wód gruntowych. Jak wynika ze złożonych wyjaśnień poziom wód gruntowych nie jest poziomem użytkowym na terenie przez który przebiega planowane przedsięwzięcie. Użytkowym poziomem wodonośnym w rejonie Wroniek jest poziom mioceński, występujący pod ciśnieniem artezyjskim na głębokości 75 – 100 m p.p.t. i stabilizujący się nawet 7 m n.p.t. który tworzy główny zbiornik wód podziemnych nr 146 Subzbiornik Jezioro Bytyńskie – Wronki – Trzciel. Nie mniej jednak poziom ten jest izolowany pod powierzchnią terenu bardzo słabo przepuszczalnymi ilami. W związku z czym żadne z ujęć wód w rejonie miejsca realizacji przedsięwzięcia, które ujmuje ten poziom nie ma wyznaczonej strefy ochrony pośredniej.

Odwodnienie planowanej obwodnicy realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą do rowów drogowych trawiastych. Miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie odwodnieniem drogi będzie kanalizacja deszczowa. W projektowanych systemie odwodnienia znajdować się będą oprócz rowów trawiastych również zbiorniki retencyjno-sedymantacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą: ziemia – poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne i rzeka Warta.

Według przyjętego założenia ścieki spływające podczas opadów z obwodnicy przetrzymywane będą w rowach i zbiornikach retencyjno-sedymantacyjnych przez okres około 1 – 2 godzin, gdzie zachodzić będzie sedymantacja zawieszin na dnie oraz odpływ do odbiornika – gruntu. Przy takim rozwiązaniu odpływ do odbiornika, jakim będą ciekі będzie wyrównany, minimalizując energię wody i jej działanie erozyjne oraz ograniczając zanieczyszczenie. Dobrze zakorzeniona roślinność rowów trawiastych stanowić będzie skuteczną barierę dla zanieczyszczeń (zawieszin) zawartych w wodach deszczowych. Zadaniem rowów i zbiorników retencyjno-sedymantacyjnych będzie przyjęcie spływu wód z deszczu nawałnego oraz wód roztopowych spływających z obwodnicy, a także oczyszczenie wód przetrzymywanych w zbiornikach z zanieczyszczeń przed ich odprowadzeniem do odbiornika względnie infiltracją do gruntu. W dno tych zbiorników wbudowana zostanie geowłóknina. W celu utrzymania parametrów infiltracji, w trakcie eksploatacji osad ze zbiorników będzie usuwany. Zbiorniki planowane są dla zlewni drogi w kilometrach 0+223, 1+433, 1+464, 3+709, 4+580 i 5+740, w miejscach gdzie spływ jednostkowy z deszczu o natężeniu 130 l/s/ha przekracza 100 l/s. Wobec czego ich zastosowanie ograniczy jednostkowy zrzut podczyszczonych ścieków do odbiorników końcowych. Na rurociągach odpływowych ze zbiorników zamontowane będą studnie osadnikowe z przegrodą. Ponadto, w km 5+748,68, 5+762,08, 5+775,48 na rowach trawiastych wykonane zostaną przegrody filtracyjne, dzięki którym wstrzymany zostanie odpływ ścieków i zmniejszeniu ulegnie prędkość przepływającej wody. Zastosowane rozwiązania zapewnią odpływ podczyszczonych wód deszczowych w ilości bezpiecznej dla odbiorników. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z powierzchni mostu nad rzeką Wartą kierowane będą poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów mostowych zlokalizowanych przy krawężnikach. Stamtąd ścieki kierowane będą skarpą do odwodnienia drogowego, czyli do rowów drogowych skąd przepustem w km 7+952,40 kierowane będą do istniejących cieków, wpływających do rzeki Warty po jej północnej stronie. Odwodnienie z wiaduktu nad Dopływem spod Oporowa kierowane będzie spadkami do odwodnienia drogi.

Przeprowadzona w raporcie prognoza stężeń zawiesziny ogólnej i substancji ropopochodnych wykonana zgodnie z metodyką Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z uwzględnieniem prognozowanego dobowego natężenia ruchu dla roku 2029 wykazała, że zawieszina ogólna i stężenie węglowodorów ropopochodnych nie przekroczą

wartości dopuszczalnej, określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. nr 1800), bez względu na zastosowane urządzenia ochrony środowiska planowane w systemie odwodnienia. Natomiast planowane zbiorniki oraz przegrody mają na celu przede wszystkim zminimalizowanie energii oraz jednostkowej ilości wody odprowadzanej do odbiornika rozumianego, jako ciek powierzchniowy.

W raporcie wskazano jednoznacznie, że w związku z budową drogi konieczna będzie przebudowa istniejącego systemu drenarskiego poprzez wykonanie zbieraczy przechwytyjących, do których podłączone będą poprzerywane sączki i zbieracze. Obowiązek odbudowy zniszczonych systemów drenarskich ujęto w warunkach realizacji przedsięwzięcia. W ten sposób utrzymana zostanie funkcja systemu drenarskiego regulującego stosunki wodne na terenach rolnych, po których prowadzona będzie droga.

Wskutek kolizji z planowaną obwodnicą, przebudowany zostanie gazociąg wysokiego ciśnienia. Odcinek gazociągu zostanie zastąpiony rurociągami odpornymi na reakcje elektrochemiczne, których poszczególne odcinki będą zgrzewane i badane pod względem szczelności i wytrzymałości. Ponadto, gazociąg umieszczony zostanie pod drogą w rurze osłonowej, która przejmie ewentualne obciążenie i umożliwi kontrolowanie szczelności gazociągu poprzez sygnalizację wycieku gazu zamontowaną poza pasem drogowym.

Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, w związku z korzystną budową geologiczną, na etapie budowy przedsięwzięcia nie przewiduje się konieczności wymiany podłoża planowanej obwodnicy, lub jego wzmocnienia. Gmina Wronki charakteryzuje się występowaniem gruntów rolnych o dobrej klasie bonitacyjnej. Trasa obwodnicy przebiega głównie przez gleby klasy IIIa i IIIb. Ponadto, wariant wybrany do realizacji przebiega po gruntach II klasy bonitacyjnej w rejonie skrzyżowania z ulicą Staromiejską, w km około 1+850 oraz na wysokości miejscowości Samoleż. Niezależnie do tego, przed budową obwodnicy zdjęta zostanie wierzchnia warstwa gleby próchnicznej, osobno od gruntu mineralnego i wykorzystana po zakończeniu budowy przy porządkowaniu terenu. Jak wynika z przedstawionych w uzupełnieniu informacji, planowana obwodnica prowadzona będzie po nasypach o wysokości maksymalnej do 11,85 m w skutek przekraczania obiektów typu linia kolejowa, droga gminna, rzeka, oraz w wykopach o przewidywanej głębokości maksymalnej około 1,2 m. Analiza wykazała, że na całym odcinku przedsięwzięcia przeważać będą nasypy, z tego względu objętość mas ziemnych niezbędną do wykonania drogi będzie większa aniżeli pozyskana z wykopów. Jednakże jeżeli grunt mineralny pozyskany podczas wykonywania wykopów nadawać się będzie do prac budowlanych, zostanie w ten sposób wykorzystany, co zminimalizuje zużycie surowców naturalnych oraz ograniczy ilość koniecznych do zagospodarowania po zakończeniu budowy mas ziemnych.

Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z powstawaniem nieczystości ciekłych o charakterze ścieków bytowych, wytwarzanych przez przebywających na przedmiotowym terenie pracowników budowy. Wyposażenie zaplecza budowy w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika, zapewni właściwe zagospodarowanie powstających na tym etapie nieczystości ciekłych, ograniczające do minimum ryzyko potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych nie będzie wykonywane na terenie budowy. Na etapie budowy nie będzie konieczny pobór wody do celów budowlanych, bowiem wykorzystywane będą gotowe lub prefabrykowane materiały budowlane.

Planowane przedsięwzięcie znajdować się będzie na jednolitej części wód powierzchniowych, dalej *jcwp*, o europejskim kodzie PLRW60002118737 Warta od Samy do Ostrorogi oraz *jcwp* o kodzie PLRW60001618736 Dopływ spod Oporowa, a także na jednolitej części wód podziemnych, dalej *jcwpd*, o europejskim kodzie PLGW650042. W przedłożonym raporcie przeprowadzono ocenę wpływu realizacji przedsięwzięcia na cele środowiskowe jednolitych części wód, odnosząc się do art. 81 ust. 3 ustawy o oś. Ocenę wpływu na *jcwp* Warta od Samy do Ostrorogi oraz Dopływ spod Oporowa oparto o informacje z Państwowego Monitoringu Środowiska (PMŚ), a dodatkowo dla oceny wpływu przedsięwzięcia na *na jcwp* Warta od Samy do Ostrorogi, o kompleksowe badania stanu ekosystemu rzeczno-ego wykonane we wrześniu 2014 r. Uznano, iż w przypadku budowy nowej przeprawy przez rzekę Wartę przewiduje się większe oddziaływanie na *jcwp* Warta od Samy do Ostrorogianizeli na *jcwp*, Dopływ spod Oporowa, nad którym wykonany zostanie przepust. Spośród badanych grup organizmów uwzględniono makrofity, fitobentos, ichtiofaunę oraz makrobezkręgowce bentosowe, ponadto wykonano ocenę stanu hydromorfologicznego oraz przeanalizowano wyniki z badań wskaźników fizyczno-chemicznych, jakości wody.

Warta od Samy do Ostrorogi leży w regionie wodnym Warty i należy do typu wielkiej rzeki nizinnej. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza została wyznaczona jako silnie zmieniona część wód, której stan oceniono jako zły. Jej celem środowiskowym jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. W Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry uznano, że osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone i w związku z tym określono derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami, które trzeba byłoby ponieść, aby cele środowiskowe osiągnąć. Jako powód derogacji podano silne zmiany morfologiczne (regulacje) - 100% długości cieku objęte zabudową podłużną; długi czas procesu inwestycyjnego pozyskania środków na renaturyzację z uwagi na położenie w obszarze Natura 2000; wskaźnik gęstości zaludnienia wynoszący 74,62 m/km². Przedsięwzięcie nie spowoduje stałego wzrostu stężenia związków biogennych, zakwaszenia, zasolenia oraz nie pogorszy również warunków tlenowych w rzece. Nie ulegną zmianie również specyficzne zanieczyszczenia syntetyczne oraz niesyntetyczne. W odniesieniu do wskaźników fizyczno-chemicznych wody, w ramach planowanego przedsięwzięcia można brać jedynie pod uwagę wzrost zawartości zawiesiny ogólnej w wodzie w czasie budowy mostu. Oddziaływanie to zostanie zminimalizowane wykonaniem zabezpieczeń, a ponadto będzie krótkotrwałe, zajmie niewielki obszar i po zakończeniu przedsięwzięcia ustąpi. Ponadto, na etapie eksploatacji obwodnicy, podczyszczane w rowach ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych pochodzące z opadów będą ostatecznie kierowane do rzeki Warty. Jak wykazała analiza raportu, będą to niewielkie ilości, zgodne z obowiązującymi przepisami, które nie wpłyną znacząco negatywnie na skład fizyczno-chemiczny wody i w związku z czym nie zagrazi to celom środowiskowym przedmiotowej *jcwp*. Ponadto, przeanalizowano elementy hydromorfologiczne, z których wynika m.in., że w obszarze badań odnotowano elementy charakterystyczne dla naturalnych koryt rzecznych, do których można zaliczyć odsypy brzegowe z roślinami, odsyp śródkorytowy, stabilne podcięcie brzegu, naturalny nasyp oraz elementy związane z występowaniem drzew na skarpach brzegowych. Dlatego też roboty budowlane nie będą prowadzone w okresach wystąpienia wody poza koryto rzeki, tylko przy przepływach średnich i niskich, kiedy woda będzie mieściła się w obszarze koryta. W korycie rzeki nie planuje się budowy podpór nurtowych oraz innych budowli hydrotechnicznych. Prace ziemne będą prowadzone głównie na brzegach rzeki oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Na etapie eksploatacji niewielkie zmiany w hydrologii cieku będą odnotowane w czasie wysokich stanów wody, gdzie szerokość koryta będzie ograniczona podporami. Będzie

to zmiana punktowa i krótkotrwała, a w związku z tym nie będzie istotna w skali *jcwp*. W czasie prowadzonych prac oraz po ich zakończeniu ciągłość rzeki będzie zachowana. Nie planuje się przegrodzenia rzeki. Głębokość oraz szerokość rzeki nie ulegnie znacznym zmianom. Brzegi rzeki Warty zostaną umocnione narzutem kamiennym pod obiektem oraz na długości 30 m przed i za obiektem, łącznie około 80 m. Zmiany związane z umacnianiem brzegów w miejscu lokalizacji mostu nie wpłyną znacznie negatywnie na morfologię koryta w skali całej *jcwp*, i będą miały charakter miejscowy. W nawiązaniu do elementów biologicznych oceny stanu na etapie budowy zniszczeniu ulegną siedliska makrofity i makrozoobentosu związane z brzegami cieków, który rozstanie umocniony. Po zakończeniu przedsięwzięcia, w perspektywie kilku lat stanowisko to zostanie ponownie zasiedlone. Na pozostałe wskaźniki związane z wodą w korycie i jego dnem oddziaływanie będzie krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu robót. W trakcie budowy mostu na Warcie, koryto rzeki zostanie zabezpieczone przed przedostawaniem się (wpadaniem) różnego rodzaju elementów do rzeki, poprzez wykonanie ekranów ochronnych podwieszonych do konstrukcji stalowej. Most na rzece Warcie będzie miał konstrukcję skrzynkową, trzyprzęsłową z jednym przęsłem nurtowym o rozpiętości 100 m, którego posadowienie będzie głębokie pośrednie na palach.

Dopływ spod Oporowa leży w regionie wodnym Warty i należy do typu potok nizinny lessowo-gliniasty. W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry została wyznaczona, jako naturalna część wód, której stan oceniono jako słaby. Celem środowiskowym dla *jcwp* Dopływ spod Oporowa jest osiągnięcie co najmniej dobrego stanu ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. Uznano, że osiągnięcie celów środowiskowych jest zagrożone i w związku z tym określono derogacje czasowe w związku z brakiem możliwości technicznych na osiągnięcie celów oraz w związku z dysproporcjonalnymi kosztami, które trzeba byłoby ponieść, aby cele środowiskowe osiągnąć – przeprowadzić renaturyzację cieków. Jako powód derogacji podano: ponad 85% powierzchni zlewni zajmują tereny rolne; wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 126,31 mieszkańców/km² - nie daje zatem ekonomicznego uzasadnienia budowy kanalizacji; długotrwały proces inwestycyjny budowy przydomowych oczyszczalni ścieków. Jak wynika z *raportu*, w trakcie badań, ciek niemal nie prowadził wody. Planowane przedsięwzięcie będzie przecinało Dopływ z Oporowa w jednym miejscu i zajmie odcinek długości około 50 m cieków na obu brzegach. Warunki fizyczno-chemiczne wody w rzece ulegną niewielkiemu pogorszeniu w czasie prac budowlanych, głównie ze względu na przemieszczanie kruszywa w trakcie budowy przepustu. Brzegi oraz koryto zostaną poddane profilowaniu. W miejscu lokalizacji przepustu zostaną wykonane umocnienia brzegów oraz koryta w celu zapewnienia stabilizacji budowli. Podczas budowy przepustu na rowie z Oporowa zachowana zostanie ciągłość przepływu poprzez wykonanie przegród i przepuszczenie wody poza korytem cieków w rowie obiegowym. Koryto rowu w granicach przepustu, a także przed wlotem zostanie umocnione na długości 3 m, natomiast poniżej wylotu na długości 6 m. Łączna długość umocnienia brzegów cieków wyniesie około 25 m. Umocnienie będzie polegało na wyścieleniu dna koryta cieków warstwą narzutu kamiennego, ograniczonego palisadą z kółków drewnianych. Skarpy zostaną zabezpieczone płytami betonowymi ażurowymi, umocowanymi kółkami. Wykonanie przepustu oraz modyfikacje jego bezpośredniego otoczenia nie wpłyną w znaczny negatywny sposób na hydromorfologię. W czasie prac dojdzie do zniszczenia makrofity w korycie, siedlisk makrobezkręgowców i okrzemek.

W Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry *jcwp* nr 42 posiada stan ilościowy oraz jakościowy dobry – stan ogólny dobry. Jej celem środowiskowym jest nie pogarszanie istniejącego stanu oraz jego ochrona, a cele środowiskowe określono jako niezagrożone. Jak wynika z *raportu*, planowane przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na

stan ilościowy oraz chemiczny *jcwpd*, w związku z czym cele środowiskowe nie będą zagrożone, bowiem nie przewiduje się powstania nowego stałego źródła zanieczyszczeń oraz poboru wód, ponadto, użytkowe poziomy wodonośne są izolowane naturalnie od wszelkich zanieczyszczeń pochodzących z powierzchni terenu.

Odnosząc się do powyższego stwierdzono, że budowa drogi nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanego przedsięwzięcia oraz środki minimalizujące negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko, w tym m.in. to, że ścieki wytworzone przez pracowników budowy odprowadzane będą do przenośnych systemów sanitarnych; baza materiałowa oraz miejsce postoju maszyn będą tak zlokalizowane oraz wykonane (uszczelnione), aby nie dopuścić do przedostania się do gleby i/lub do wód powierzchniowych substancji szkodliwych; przy budowie m.in. fundamentów podpór mostu na Warcie, wiaduktu kolejowego oraz wiaduktu drogowego zlokalizowanego na północ od wiaduktu kolejowego zastosowane zostaną ścianki szczelne, które zabezpieczą wykop na czas budowy m.in. przed napływem wód gruntowych, a stężenia zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z nawierzchni drogi do środowiska nie przekroczą wartości dopuszczalnych, można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych.

Gospodarowanie odpadami winno być zgodne z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.) oraz przepisami szczegółowymi. Odpowiedni sposób gospodarowania, selektywnego magazynowania odpadów, w miarę możliwości ponownego użycia lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie. W niniejszej decyzji nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Miejsce magazynowania powinno być odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.

W trakcie prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa, wpłynęły uwagi i wnioski fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu oraz Gminnej Spółki Wodnej we Wronkach.

W piśmie fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu podniesiono kwestie:

1. dotyczące układu drogowego odnoszące się między innymi do:
 - obowiązkowego montażu urządzeń automatycznego nadzoru nad przestrzeganiem dozwolonych limitów prędkości w liczbie co najmniej 2 szt. dla każdego kierunku ruchu lub objęcie całego odcinka przedsięwzięcia systemem odcinkowego pomiaru prędkości, co przyczyni się do utrzymania zaproponowanych w oparciu o normy emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza,
 - obowiązku stosowania myjek do mycia kół pojazdów ciężarowych wyjeżdżających z budowy,
 - wymogu używania w fazie budowy maszyn o najwyższej efektywności energetycznej i najniższych emisjach zanieczyszczeń, w szczególności o dopuszczenie transportu osób i towarów wyłącznie pojazdami o klasie emisji spalin EURO 5 i 6,
 - czytelność przebiegu trasy obwodnicy,
2. dotyczące pieszych i rowerzystów odnoszące się między innymi do:
 - obowiązku realizacji wzdłuż planowanej drogi na całej jej długości trasy rowerowej o nawierzchni bitumicznej, z zastrzeżeniem, że elementami trasy rowerowej mogą być odcinki dróg lokalnych wzdłuż drogi oraz odcinki pieszo-rowerowe,

- obowiązku zastosowania nawierzchni asfaltowej dla infrastruktury rowerowej,
- 3. zakazu stosowania do budowy drogi tworzyw sztucznych zwłaszcza wyrobów z PVC i PU w tym w kanalizacji odwodnieniowej,,
- 4. dotyczące ochrony przyrody, tj. obowiązku wykonania w ramach przedsięwzięcia nasadzeń drzew w wielkości dwóch nowych drzew za każde jedno wycinane,
- 5. dotyczące wykonania ekranów akustycznych na tych odcinkach drogi, na których *raport* wykazuje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu albo wykup tych nieruchomości.
- 6. dotyczące wszczęcia przez organ postępowania w sprawie zawarcia ugody pomiędzy stronami w kwestiach będących przedmiotem wniosku fundacji w trybie art. 114 *k.p.a.*, jako możliwość wypracowania z Inwestorem zasad realizacji inwestycji uwzględniającej postulaty fundacji.

Odnosząc się powyższych uwag organ zważył, co następuje:

Odnosząc się do wniosków zawartych w pkt. 1 należy zauważyć, iż organ nie ma podstaw prawnych do rozstrzygania o nałożeniu obowiązku zamontowania urządzeń radarowych. Nie jest to przedmiotem postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i należy do zarządcy drogi. Kwestie mycia kół są uregulowane odrębnymi przepisami dotyczącymi utrzymania czystości dróg. Ponadto, organ nie jest władny do nakazywania jakiego rodzaju sprzęt ma być używany w trakcie realizacji przedsięwzięcia. Odnosząc się do wniosku zawartego w pkt. 2 należy zauważyć, że organ jest związany zakresem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie może go dowolnie rozszerzać lub zawężać. Wobec powyższego nie może uwzględnić tego postulatu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 3, dotyczącej zakazu używania określonych materiałów i wyrobów, w tym PVC i PU organ nie jest władny do rozstrzygania tej kwestii w postępowaniu dotyczącym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor ma prawo dowolnie dobierać wyroby, które są dopuszczone do obrotu.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 4, w oparciu o przedstawiony do wniosku *raport*, organ wskazał w decyzji szereg warunków mających na celu ochronę środowiska, m.in. znalazły się w niej zapisy dotyczące prac związanych z wycinką drzew i krzewów. Organ zbadał, że w ramach przedsięwzięcia odlesieniu ulegną fragmenty zwarte, rozległego kompleksu leśnego wchodzącego w skład Puszczy Noteckiej i stwierdził, że wycinka ta nie zaburzy istotnie integralności obszarów leśnych na tym terenie, a dostępność siedlisk leśnych dla zwierząt w dalszym ciągu będzie bardzo duża. Uznał zatem, że kompensacja usuniętych drzew w tym przypadku nie jest niezbędna. Niemniej jednak, określił warunek wykonania nasadzeń, których celem jest zwiększenie dostępności siedlisk i bioróżnorodności w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 5 należy zauważyć, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu określił warunki dotyczące minimalizacji uciążliwości przedsięwzięcia na etapie jego budowy w zakresie emisji hałasu do środowiska. Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność wykonania barier akustycznych z uwagi na dotrzymanie standardów jakości środowiska w tym zakresie. Wobec powyższego, kwestia wykupu nieruchomości, na których wystąpiłyby przekroczenia standardów akustycznych jest bezprzedmiotowa.

Odnosząc się do uwagi w punkcie 6 należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 114 *k.p.a.*, w sprawie, w której toczy się postępowanie przed organem administracji publicznej, strony mogą zawrzeć ugodę – jeżeli przemawia za tym charakter sprawy, przyczyni się to do uproszczenia lub przyspieszenia postępowania i nie sprzeciwia się temu przepis prawa. Organ w dniu 11.08.2015r. wydał postanowienie odmawiające dopuszczenia do udziału na prawach

strony fundacji Centrum Zrównoważonego Transportu w niniejszej sprawie. Zatem żądanie zawarcia ugody jest bezprzedmiotowe.

W piśmie Gminnej Spółki Wodnej we Wronkach podniesiono kwestie:

1. dotyczące braku zgody na budowę projektowanego początkowego odcinka obwodnicy od 0+000 do 3+000 (od Starego Miast do ronda w Marianowie), a w uzasadnieniu pisma braku zgody na projekt koncepcyjny budowy obwodnicy Wroniek od km 3+000 (rondo w Marianowie) do końca inwestycji - ronda w Smolnicy wraz z przeprawą mostową przez rzekę Wartę, z uwagi na brak sensowności budowy na tym odcinku w tym wariancie i bezpowrotnie utracone żyzne grunty II i III klasy bonitacji, które mają plonować, a nie być przeznaczone pod niepotrzebną drogę,
2. udzielenia warunkowej zgody na odprowadzenie oczyszczonych wód opadowych spływających z obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 do istniejących rowów melioracyjnych,
3. zobowiązania wykonawcy budowy drogi do natychmiastowego naprawienia uszkodzeń дренаżu z gwarancją przez okres minimum 5 lat,
4. bezpieczeństwa dzieci uczęszczających do szkół w Nowej Wsi i we Wronkach z uwagi na wzrost natężenia ruchu i poziomu hałasu oraz o spadek wartości nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 1, dotyczącej przebiegu obwodnicy należy wyjaśnić, że przedmiotem postępowania administracyjnego prowadzonego w celu wydania niniejszej decyzji jest ocena planowanego przedsięwzięcia w zakresie jego przewidywanego oddziaływania na środowisko. Organ dokonuje tu analizy i porównania przewidywanego oddziaływania na środowisko przedstawionych w raporcie wariantów tego przedsięwzięcia (art. 66 ust. 1 pkt. 5 *ustawy o oś*) jak również przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia inwestycji drogowej (art. 66 ust. 1 pkt. 4 *ustawy o oś*). Organ w toku postępowania ocenia słuszność wyboru dokonanego przez Inwestora, akceptuje z uwagi na ochronę środowiska wskazany przez niego wariant i określa środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia formując w sentencji decyzji warunki i wymagania wiążące Inwestora w dalszym procesie inwestycyjnym. W raporcie została przeprowadzona analiza trasowa planowanej obwodnicy Wroniek, warianty lokalizacyjne. Przy wyborze wariantów wzięto również pod uwagę konieczną rozbiórkę zabudowań mieszkalnych (wariant II i III). Ponadto, należy mieć na uwadze, że postępowanie wszczyna się na wniosek podejmującego realizację przedsięwzięcia (art. 73 ust. 1 *ustawy o oś*). Zatem należy uznać, że Inwestor proponuje warianty, w jakich może być zrealizowane przedsięwzięcie. Rolą organu ochrony środowiska jest ocena zaproponowanych rozwiązań pod kątem warunków i wymagań środowiskowych. Organ analizując dokumentację w tym *raport*, wskazuje wariant dopuszczony do realizacji i określa dla niego warunki, których spełnienie pozwoli na ochronę środowiska w zasięgu bezpośredniego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Takie stanowisko znajduje potwierdzenie w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn. akt II OSK 2516/10, w którym wskazano, że „(...) rolą organu rozstrzygającego w sprawie uwarunkowań środowiskowych jest ocena dopuszczalności objętej wnioskiem inwestycji pod względem wymagań środowiskowych. Organ ten określa warunki korzystania z zasobów środowiskowych dla inwestycji sprecyzowanej we wniosku, o którego zakresie decyduje wnioskodawca. (...) organ, nie posiada kompetencji do rozstrzygania w zakresie zaproponowanych rozwiązań technicznych, komunikacyjnych, objętej wnioskiem inwestycji drogowej czy też jej przebiegu. Poddaje własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oceny oddziaływania na środowisko opracowanego dla inwestycji o określonych parametrach technicznych”. W przedmiotowej

sprawie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu uznał możliwość realizacji wariantu zaproponowanego przez Inwestora, biorąc pod uwagę jego oddziaływanie na środowisko.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 2, dotyczące udzielenia warunkowej zgody na odprowadzanie wód opadowych do rowów melioracyjnych, należy wyjaśnić, że w ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano zbiorniki retencyjno-sedymencyjne, gdzie ścieki spływające podczas opadów z obwodnicy przetrzymywane będą przez okres 1-2 godzin, gdzie zachodzić będzie sedymencja zawieszin na dnie oraz odpływ do odbiornika – gruntu. Zbiorniki zaplanowane są ze zlewni w kilometrach 0+223, 1+433, 1+464, 3+709, 4+580, 5+740, w miejscach gdzie spływ jednostkowy z deszczu o natężeniu 130 l/s/ha przekracza 100 l/s. Wobec tego ich zastosowanie ograniczy jednostkowy zrzut podczyszczonych ścieków do odbiorników końcowych. Na rurociągach odpływowych ze zbiorników zamontowane będą studnie osadnikowe z przegrodą. Ponadto, w km 5+748,68, 5+762,08, 5+775,48 na rowach trawiastych wykonane zostaną przegrody filtracyjne, dzięki którym wstrzymany zostanie odpływ ścieków i zmniejszeniu ulegnie prędkość przepływającej wody. Zastosowane rozwiązania zapewnią odpływ podczyszczonych wód deszczowych w ilości bezpiecznej dla odbiorników.

Odnosząc się do uwagi zawartej w punkcie 3, dotyczącej bezzwłocznego naprawienia uszkodzeń drenażu z okresem gwarancji, organ przychylił się do wniosku i w warunkach realizacji przedsięwzięcia określił obowiązek odbudowy zniszczonego w trakcie budowy systemu drenarskiego, w takim stopniu, aby zachować dotychczasową jego funkcjonalność. W ten sposób regulacja stosunków wodnych na terenach rolnych, po których prowadzona będzie droga, nie zostanie zaburzona.

Odnosząc się do uwagi w punkcie 4 należy wyjaśnić, że kwestia bezpieczeństwa dzieci nie może być przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zagadnienie to jest uregulowane odrębnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, jak wynika z dokumentacji eksploatacja planowanej obwodnicy nie będzie powodowała przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska, stąd bezpieczeństwo dzieci w zakresie narażenia ich na nadmierny hałas jest niezagrażone. Kwestia spadku wartości nieruchomości położonych w bezpośrednim sąsiedztwie nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. 2013 poz. 1479), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny 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 10 ustawy o oś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań

określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z tym, że liczba stron w przedmiotowym postępowaniu przekracza 20, na podstawie art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* i art. 49 *k.p.a.* o niniejszej decyzji strony zawiadamia się poprzez obwieszczenie.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś* tut. organ podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w terminie 14 dni od dnia doręczenia.

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. 2014, poz. 1628 t.j. ze zm.) podmiot jest zwolniony z opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznik:

I. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

I. Strony postępowania:

- 1) Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, reprezentowany przez p.o. Dyrektora Pana Pawła Katarzyńskiego, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań,
- 2) Pozostałe strony - zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

II. Aa.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
Jolanta [signature]
[signature]

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.4200.8.2014.JS.24 z dnia25..WRZ..2015....

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Wroniek w ciągu drogi wojewódzkiej nr 182 i 184. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie po południowo-zachodniej, południowej i wschodniej stronie miasta Wronki, w gminie Wronki, w powiecie szamotulskim. W ramach realizacji przedsięwzięcia powstanie: obwodnica o parametrach drogi głównej „G”, szerokości jezdni 7 m, z poboczem o szerokości 2 m, kategorii ruchu KR5, obciążeniu 115 kN/oś, z nawierzchnią z warstwy ścieralnej SMA o grubości 4 cm oraz obiekty: wiadukt nad linią kolejową, wiadukt drogowy zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m, oraz most nad rzeką Wartą. Lokalnie powstaną krawężniki, ścieki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej lub ciągi pieszo-rowerowe o nawierzchni bitumicznej (w pobliżu skrzyżowań i istniejącej zabudowy). Na dojazdach do skrzyżowań z drogami wojewódzkimi i powiatowymi kierunki ruchu zostaną rozdzielone pasem rozdziału. Na skrzyżowaniach zwykłych z pozostałymi drogami wydzielone zostaną dodatkowe pasy ruchu dla lewoskrętów. Długość drogi w wariantcie I wyniesie ok. 8234,65 m. Niweleta projektowanej drogi poprowadzona zostanie po nowym terenie.

Planowana obwodnica przecinać będzie drogi lokalne, drogi dojazdowe oraz linię kolejową. W miejscach przecięcia z drogami lokalnymi powstaną skrzyżowania zwykłe, natomiast w miejscach przecięcia z drogami powiatowymi i wojewódzkimi – skrzyżowania typu ronda.

W ramach przedsięwzięcia przebudowane zostaną i zabezpieczone kolizje z uzbrojeniem terenu i urządzeniami infrastruktury technicznej:

- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV relacji Wronki-Drawski Młyn, w km 0+859 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Pniewy, w km 1+360 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Szamotuły, w km 2+945 obwodnicy oraz w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką 184 Wronki-Szamotuły i drogą powiatową 1841P. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany trasy.
- z linią elektroenergetyczną WN 110 kV Wronki-Czarnków, w km 7+335 obwodnicy. Usunięcie kolizji polegać będzie na jej przebudowie bez zmiany jej trasy.
- z gazociągami w DN150, w km 1+916. Usunięcie kolizji polegać będzie na jego przebudowie.

Rodzaj technologii.

Przyjęte warunki techniczno – eksploatacyjne drogi:

- kategoria drogi: droga publiczna wojewódzka,
- prędkość: 60 km/h,
- klasa drogi: klasa G główna,
- szerokość jezdni: 7 m – dwupasmowa,
- szerokość pobocza: 2 m,

- kategoria ruchu: KR5,
- obciążenie: 115 kN/oś,
- klasa obciążenia wiaduktu nad PKP: klasa A,
- klasa obciążenia mostu na Warcie: klasa A,
- warstwy konstrukcji nawierzchni drogi głównej:
 - a) warstwa ścieralna – o grubości 4 cm, SMA,
 - b) warstwa wiążąca – o grubości 8 lub 12 cm, beton asfaltowy,
 - c) podbudowa bitumiczna – o grubości 12 lub 16 cm, beton asfaltowy,
 - d) podbudowa pomocnicza – o grubości 20 cm, mieszanka niezwiązana - kruszywo,
 - e) warstwa odcinająca – minimum 15 cm, mieszanka związana.

Parametry techniczne obiektów inżynierskich na trasie planowanej obwodnicy:

- 1) wiadukt nad linią kolejową
 - konstrukcja ustroju nośnego – ciągły, monolityczny, żelbetowy, płytowo-belkowy,
 - liczba przęseł – 2,
 - rozpiętość teoretyczna przęseł – ok. 33,00 m+ ok. 33,00 m,
 - długość całkowita – ok. 87,65 m,
 - wysokość ustroju nośnego – ok. 1,934 do ok. 2,534 m,
 - szerokość całkowita pomostu – 14,2 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami – 8 m,
 - szerokość ciągów pieszo-rowerowych – 2x2 m,
 - konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych – kapy żelbetowe,
 - posadowienie – pośrednie na palach,
 - balustrady – stalowe, wys. 1,30 m,
 - pochylenie podłużne – jednostronne ok. 1,1%,
 - pochylenie poprzeczne – daszkowe min. 2%;
- 2) wiadukt drogowy (zlokalizowany na północ od wiaduktu nad linią kolejową w odległości ok. 50 m), obiekt będzie zbudowany w postaci przepustu z blach falistych
 - konstrukcja ustroju nośnego – zamknięta, z blach falistych,
 - światło poziome w przepuscie – ok. 12 m,
 - światło pionowe w przepuscie – ok. 6 m,
 - długość całkowita – 42,7 m,
 - wysokość nadsypki – 2 m,
 - szerokość całkowita korony nasypu nad przepustem – 15,2 m,
 - szerokość jezdni między krawężnikami nad przepustem – 8 m,
 - szerokość ciągów pieszo-rowerowych nad przepustem – 2x2 m,
 - konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych – bitumiczna,
 - pochylenie poprzeczne jezdni nad przepustem – daszkowe min. 2%,
 - pochylenie podłużne jezdni nad przepustem – jednostronne ok. 2,3%,
 - posadowienie – bezpośrednie,
 - balustrady – stalowe wys. 1,2 m,
 - szerokość jezdni w przepuscie – 6 m,
 - szerokość chodników w przepuscie – 2x2 m,
- 3) most na Warcie
 - konstrukcja ustroju nośnego – ciągły dźwigar skrzynkowy,
 - liczba przęseł – 3,
 - rozpiętość teoretyczna przęseł – 60m+100m+60m,
 - długość całkowita – 252,2 m,
 - wysokość ustroju nośnego – 2,5m-6m,

- szerokość całkowita pomostu – 15,62 m,
- szerokość jezdni między krawężnikami – 9 m,
- szerokość ciągów pieszo-rowerowych – 2x2 m,
- konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych – kapy żelbetowe,
- posadowienie – pośrednie na palach,
- balustrady – stalowe wys. 1,2 m,
- pochylenie poprzeczne – daszkowe min. 2%,
- pochylenie podłużne – jednostronne 1%,
- kąt skrzyżowania – 90⁰.

Rozwiązania chroniące środowisko.

Odwodnienie drogi realizowane będzie poprzez nadanie drodze odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Ścieki w postaci wody opadowej i roztopowej spływać będą do rowów drogowych trawiastych, miejscami, gdzie droga prowadzona będzie np. po nasypie odwodnieniem będzie kanalizacja deszczowa. W systemie odwodnienia znajdować się będą również zbiorniki retencyjno-sedymantacyjne ze studzienkami osadnikowymi zaopatrzonymi w przegrody oraz przegrody filtracyjne. Odbiornikiem ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych będą ziemia-poprzez infiltrację z rowów i zbiorników oraz woda – rowy melioracyjne i rzeka Warta. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z powierzchni mostu nad rzeką Wartą kierowane będą poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do wpustów mostowych zlokalizowanych przy krawężnikach. Stamtąd ścieki kierowane będą skarpą do odwodnienia drogowego dojazdów, czyli do rowów drogowych skąd przepustem kierowane będą do istniejących cieków, wpływających do rzeki Warty po jej północnej stronie. Odwodnienie z wiaduktu nad Dopływem spod Oporowa kierowane będzie spadkami do odwodnienia drogi. Zniszczony system drenarski będzie odbudowany zachowując swoją funkcjonalność.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, na gruntach rolnych klasy od I do IV nastąpi zdjęcie poziomu próchniczego gleby w granicach pasa budowlano-montażowego i przechowanie w przyłomie usytuowanej w miejscu niezagrożonym robotami budowlanymi, z dala od cieków powierzchniowych. Masy ziemne powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia zostaną zagospodarowane na jego terenie pod warunkiem, iż nie będą przekraczać standardów jakości gleby i ziemi. Zaplecza budowy będą wyposażone w szczelne przenośne sanitariaty, opróżniane okresowo przez uprawnionego w zakresie prowadzenia tego rodzaju działalności przewoźnika.

Most nad Wartą i wiadukt nad Dopływem w Oporowa będzie budowany przy niskich stanach wody. W trakcie robót budowlanych mostu na Warcie, koryto rzeki będzie zabezpieczone przed przedostawaniem się różnego rodzaju elementów do rzeki. Przy wykonywaniu fundamentów zastosowane będą ścianki szczelne.

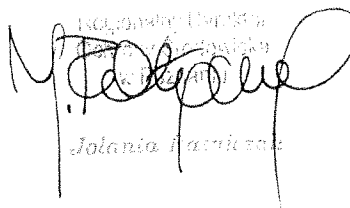
Miejsca postoju maszyn, drogi dojazdowe do placów budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych będą zlokalizowane poza stanowiskami roślin chronionych, stanowiskami roślin zagrożonych, stanowiskami zbiorowisk zagrożonych oraz płacami siedlisk przyrodniczych. Baza materiałowa oraz miejsce postoju maszyn będą tak zlokalizowane oraz wykonane (uszczelnione), aby nie dopuścić do przedostania się do gleby i/lub do wód powierzchniowych substancji szkodliwych. Przy budowie m.in. fundamentów podpór mostu na Warcie, wiaduktu kolejowego oraz wiaduktu drogowego zlokalizowanego na północ od wiaduktu kolejowego zastosowane zostaną ścianki szczelne, które zabezpieczą wykop na czas budowy m.in. przed napływem wód gruntowych.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie w sposób wykluczający możliwość negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko m.in. poprzez właściwe ich

magazynowanie w miarę możliwości ponowne użycie lub przekazywanie w pierwszej kolejności do odzysku. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.

Roboty budowlane w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.

Wycinka drzew i krzewów oraz zniszczenie wierzchniej warstwy gruntu przeprowadzona będzie poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 lipca, a w przypadku konieczności wykonania tych prac w sezonie lęgowym prace poprzedzone zostaną wizją terenową. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzone będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Prowadzone będą regularne inspekcje wykopów, pod kątem obecności w nich zwierząt. Prowadzony będzie nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia.


Jolanta Karcus