

Trzcianka, dnia 30 lipca 2025 r.

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Znak sprawy: OŚ.6220.36.2022.AB

Na podstawie art. 104 i art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 74, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80, art. 82 ust. 1 i art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Wielkopolskiego, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

Ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na **budowie obwodnicy miasta Trzcianki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Trzcianka – Czarnków**, w wariantcie inwestycyjnym I proponowanym przez wnioskodawcę

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miasta Trzcianka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178, w województwie wielkopolskim, w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim, w gminie Trzcianka. Planowana obwodnica będzie omijać miasto od wschodniej strony. Będzie ona realizowana na terenach leśnych, łąkach, gruntach użytkowanych rolniczo, przecinanych przez istniejące ciągi komunikacyjne, linię kolejową, gazociągi: średniego i wysokiego ciśnienia oraz cieki wodne (bez nazwy, Trzcianka, Trzcinica). W otoczeniu inwestycji występują zbiorniki wodne, w tym m.in. jezioro Okunie. Najbliżej położonym jeziorem jest Jezioro Sarcze, oddalone o ok. 88 m od planowanego w północnej części inwestycji ronda.

Głównym elementem przedsięwzięcia jest budowa drogi klasy G oraz związana z nią budowa i przebudowa układu drogowego, o długości ok. 7,5 km. Realizacja przedsięwzięcia może wymagać przebudowy napowietrznej linii elektroenergetycznej o napięciu znamionowym 110 kV. Planowana budowa drogi krzyżuje się z gazociągiem wysokiego ciśnienia oraz linią kolejową, ale nie będzie konieczności ich przebudowy.

Przebieg planowanego przedsięwzięcia został przedstawiony na rysunku stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej decyzji.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - a. Przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, stanowiska chronionych gatunków i siedlisk przyrodniczych niekolidujących z pracami, oddalone do ok. 100 m od granic terenu realizacji przedsięwzięcia, których obecność stwierdzono w trakcie prac inwentaryzacyjnych, a także drzewa stanowiące pomniki przyrody: cisy, młorząb, lipę „Aleksandra” oraz buki występujące w odległości do ok. 200 m od terenu realizacji przedsięwzięcia.
 - b. Dopuszcza się zniszczenie stanowiska gatunku chronionego: kocanki piaskowej na powierzchni ok. 2 m², a także płatów chronionych siedlisk przyrodniczych na powierzchniach: *91E0 – ok. 4683 m²; 9110 - ok. 525 m²; 9170 – ok. 1582 m²; 6510 ok. 1408 m², położonych w zasięgu realizacji przedsięwzięcia.
 - c. Zaplecza budowy, place postojowe, bazy materiałowo-osprzętowe, składy paliw, drogi dojazdowe lokalizować:
 - na terenie utwardzonym,
 - na terenach o niskich walorach szaty roślinnej,
 - poza obrysem rzutu koron drzew,
 - w odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów podmokłych, w tym jeziora Sarcze, tj. na zachód od drogi wojewódzkiej nr 178;
 - poza obszarami o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, tj. w km około 0+000-1+800 oraz 5+700-6+900.
 - d. Wszelkiego rodzaju substancje i materiały budowlane, które mogą wpłynąć na jakość wód oraz gruntu, magazynować w szczelnych i zamykanych pojemnikach na szczelnym podłożu.
 - e. Zaplecze i plac budowy wyposażać w sorbent, a wszelkie wycieki niezwłocznie z ich pomocą neutralizować i odpowiednio zagospodarowywać jako odpad.
 - f. Tankowanie sprzętu budowlanego na terenie budowy prowadzić w wydzielonym do tego celu miejscu, na szczelnym lub wyposażonym w maty chłonne podłożu.
 - g. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych i oznakowanych pojemnikach, w miejscach zabezpieczonych przed wpływem warunków atmosferycznych oraz dostępem osób nieuprawnionych i zwierząt.
 - h. Roboty fundamentowe projektowanych obiektów mostowych prowadzić w obudowie ze ścianek szczelnych.
 - i. W przypadku odwadniania bezpośredniego wykopów budowlanych zastosować osadniki podczyszczające odwadnianą wodę z zawiesiny ogólnej, przed jej wprowadzeniem do rowu lub ciekę powierzchniowego lub rowu z nim skomunikowanego.
 - j. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
 - k. Na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy oraz zastoiska wody a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce, położone poza zasięgiem oddziaływania prac. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów lub zastoisk wody.

- l. Przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych w okresie między 15 marca a 30 października, zabezpieczyć trasę sezonowych migracji płazów, a także miejsca ich rozrodu, poprzez montaż tymczasowych płotków herpetologicznych wykonanych z geowłókniny, zlokalizowanych po obu stronach drogi, wkopanych min. 10 cm w ziemię, o wysokości co najmniej 50 cm n.p.t., z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Zakończenia płotków wykonać w kształcie litery „u”. Płotki zastosować na następujących odcinkach drogi:
- od km 0+000 do km 2+600,
 - od km 5+500 do km 6+000,
 - od km 6+800 do km 7+300.
- m. Prace w sąsiedztwie terenów podmokłych, w szczególności łągów rozwiniętych w dnach dolin rzecznych oraz olsu źródliskowego na stoku rzeki Trzcianki, prowadzić wyłącznie od strony planowanej jezdni w sposób nie wykraczający poza granice planowanego pasa drogowego.
- n. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
- pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesuszaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- o. Przeprowadzić nasadzenia drzew, minimalizujące straty przyrodnicze, związane z ich wycinką, o obwodach mierzonych na wysokości 130 cm: w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 20 cm do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 100 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm; oraz nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów i powierzchnia rzutu koron drzew o obwodzie do 20 cm łącznie; do nasadzeń nie wykorzystywać roślin gatunków obcych.
- p. W miejscu przecięcia szlaków migracji nietoperzy, tj. w km: 1+398, 1+461, 1+476, 3+526, 4+230, 6+314 w pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzić wzdłuż drogi, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.
- q. Do nasadzeń zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
- r. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń minimalizujących drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1

- w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować oraz regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
- s. Zamontować co najmniej 60 skrzynek lęgowych typu A, 20 typu A1, 15 typu B oraz 5 typu D. Skrzynki zamontować niezwłocznie po zakończeniu prac budowlanych w rejonie inwestycji, w miejscach wskazanych przez ornitologa.
 - t. W obszarze przelotów nietoperzy w obrębie skrzyżowań, tj. od km 3+400 do km 3+700 oraz od km 4+100 do km 4+350, zastosować oprawy kierunkowe lamp oświetlające jedynie określony obiekt/obszar (bez rozpraszania światła do tyłu).
 - u. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić nadzór przyrodniczy, który powinien obejmować: kontrolę realizacji warunków określonych w punktach: 3, 8-9, 17-24, 26-27; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych i siedlisk przyrodniczych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków i siedlisk przyrodniczych w wyniku realizacji planowanych prac; podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom np. poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac czy dostosowanie terminów prowadzenia prac.
 - v. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- a. Fundamenty podpór mostów M1 i M2 wykonać i zlokalizować w całości pod powierzchnią skarpy i przyległego terenu.
 - b. Na całym odcinku projektowanej obwodnicy zastosować nawierzchnię SMA8.
 - c. Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów po obu stronach drogi na odcinkach: od km 0+000 do km 2+600, od km 5+500 do km 6+000, od km 6+800 do 7+300. Ogrodzenia wykonać z pełnych prefabrykatów polimerowych i połączyć szczelnie z przejściami naziemnymi oraz przepustami dla płazów; dopuszcza się prefabrykaty kompozytowe lub stalowe. Ogrodzenie wykonać na wysokość 50 cm n.p.t. i wkopać na głębokość min. 10 cm. Górną krawędź ogrodzenia odgiąć na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc daszek (przewieszkę) o długości min. 5 cm.
 - d. Zaprojektować i wykonać obiekty inżynierskie pełniące funkcję przejść dla zwierząt małych (w tym płazów) oraz średnich, o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 1.

Tabela 1

Nazwa obiektu	Kilometraż obwodnicy	Rodzaj przejścia	Parametry przejścia o wartościach minimalnych szerokość [m] x wysokość [m]
Brak	0+195	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33

P1	0+255	przepust zintegrowany z ciekim bez nazwy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 0,5 m mocowanymi na wysokości 50 cm od spodu konstrukcji obiektu wypełnionymi gruntem	2 x 0,5 m=1,0 x 1,0
Brak	0+450	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
M1	0+586	obiekt mostowy zintegrowany z ciekim (rzeką Trzcianką), z funkcją przejścia dla zwierząt małych i średnich (przejście zespolone PZDsz1) z obustronną wolną przestrzenią dla zwierząt pomiędzy podporami pośrednimi mostu, a podstawą skarpy nasypu wynoszącą odpowiednio: pod przęsłem (pomiędzy podporami nr 1 i 2) o szerokości ok. 4 m i wysokości min. 2,6 m po jednej stronie cieku oraz o szerokości ok. 4,9 m i wysokości min. 2,8 m po drugiej stronie cieku	4+4,9=8,9 x 2,6
Brak	1+210	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	1+275	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	1+385	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	1+620	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
P2	1+720	przepust zintegrowany z ciekim bez nazwy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych, z obustronnymi półkami o szer. 0,5 m mocowanymi na wysokości 50 cm od spodu konstrukcji obiektu wypełnionymi gruntem	2 x 0,5 m=1,0 x 1,0

Brak	1+880	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	2+060	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
P3	2+220	przepust suchy o konstrukcji żelbetowej, z funkcją przejścia dla zwierząt małych i średnich (przejście zespolone PZDsz2)	6,0 x 2,50
Brak	2+330	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	5+510	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
M2	5+610	obiekt mostowy zintegrowany z ciekim (rzeką Trzcianką), z funkcją przejścia dla zwierząt małych i średnich (przejście zespolone PZDsz3), z obustronną wolną przestrzenią dla zwierząt pomiędzy podporami pośrednimi mostu, a podstawą skarpy nasypu wynoszącą odpowiednio: pod przęsłem nr 1 (pomiędzy podporami nr 1 i 2) o szerokości ok. 24 m i wysokości min. 4,0 m, pod przęsłem nr 2 (pomiędzy podporami nr 2 i 3) o szerokości ok. 38 m), pod przęsłem nr 3 (pomiędzy podporami nr 3 i 4) o szerokości ok. 38 m, pod przęsłem nr 4 (pomiędzy podporami nr 4 i 5) obustronnie po stronie cieku o szerokości ok. 15 m i wysokości 11,5 m), pod przęsłem nr 5 (pomiędzy podporami nr 5 i 6) o szerokości ok. 38 m, pod przęsłem nr 7 (pomiędzy podporami nr 6 i 7) o szerokości ok. 17 m i wysokości min. 5,5 m.	115 + 70=185 x 4,0
Brak	5+930	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33

Brak	6+030	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	6+850	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	6+925	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
P4	7+002	przepust o konstrukcji gruntowo - powłokowej lub skrzynki żelbetowej zintegrowany z ciekim bez nazwy (lokalnie Trzcinicą), z funkcją przejścia dla zwierząt małych i średnich (przejście zespolone PZDsz4), z obustronnymi półkami wypełnionymi gruntem po obu stronach ciekłu o szer. 0,90 m i 1,20 m i wysokości 1,70 m (w wariantcie konstrukcji gruntowo - powłokowej) lub z obustronnymi półkami o szer. 1 m każda podwieszanymi na wysokości powyżej poziomu wody średniej i wysokości 1,70 m od półki do górnej krawędzi konstrukcji przepustu (w wariantcie skrzynki	2,0 x 1,7
Brak	7+110	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	7+175	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33
Brak	7+275	przepust suchy, z funkcją przejścia dla zwierząt małych	0,5 x 0,33

- e. Pomiędzy km 4+250 do 5+100 zapewnić co najmniej jedno przejście dla zwierząt po powierzchni drogi, na odcinku o długości co najmniej 200 m, poprzez budowę drogi na poziomie otaczającego ją terenu (lub tylko nieznacznie różniącego się poziomem niwelety względem otoczenia), bez oświetlenia jezdni i barier ochronnych. Na odcinku tym wprowadzić rozwiązania zmniejszające prędkość ruchu do 50 km/h oraz zastosować znak informujący o przekraczaniu drogi przez zwierzęta.
- f. Wszystkie elementy odwodnienia mogące stanowić pułapki dla drobnych zwierząt wykonać w sposób zapewniający możliwość wydostania się z nich zwierząt lub zapewniający szczelność instalacji.

- g. Na wylotach z kanalizacji deszczowej zastosować osadniki.
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 przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia 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 1, 10, 14 i 18 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

- IV. **Nie stwierdzam** konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

- VII. **Wskazuję** działki konieczne do przeprowadzenia prac przygotowawczych:

Tabela 2

Lp.	Nr działki	powiat	gmina	obręb
1	124/8	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
2	124/11	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
3	125	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
4	230/4	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO
5	331	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO
6	330	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO
7	324	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO

8	274	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO
9	4/10	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	BIAŁA
10	13/1	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	BIAŁA
11	196	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	BIAŁA
12	2182	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
13	2189	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
14	2238	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
15	2240	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
16	659/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	BIAŁA
17	3133	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
18	3147	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
19	7001/14	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
20	3321	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
21	3155	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
22	3098	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
23	3095/1	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
24	3095/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
25	3100	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
26	3109	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
27	3110	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
28	3114	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
29	3115	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
30	3045	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
31	3026/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
32	7226/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO
33	3047/12	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
34	3101	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
35	3092/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
36	3618/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	M. TRZCIANKA
37	113/13	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	BIAŁA

38	7206/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO
39	7226/2	czarnkowsko-trzcianecki	Trzcianka	DŁUŻEWO

V. **Nie stwierdzam** konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego przedsięwzięcia.

VI. **Nakładam** obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zapewnić wykonanie pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu lokalizacji przekrojów pomiarowych uwzględnić w szczególności miejsce określone w tabeli 3 i miejsce o największym oddziaływaniu hałasu na ludzi w miejscu ich możliwego pobytu ze źródeł, których pomiary dotyczą.

Tabela 3

Oznaczenie punktu pomiarowego do analizy porealizacyjnej	Oznaczenie punktu w raporcie	Lokalizacja
P01	P5	Działka o numerze ewidencyjnym 317 obręb Dłużewo ok. km 1+500
P02	P9	Działka o numerze ewidencyjnym 3094 obręb Miasto Trzcianka ok. km 6+700

VII. **Integralną częścią** decyzji jest załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

W dniu 12 września 2022 r. Zarząd Województwa Wielkopolskiego, al. Niepodległości 34, 61-714 Poznań działając przez pełnomocnika Pana Krzysztofa W. Jaworskiego Burmistrza Trzcianki wystąpił do Burmistrza Trzcianki z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Trzcianki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Trzcianka - Czarnków.

Planowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć wyszczególnionych z § 3 ust. 1 pkt 62, § 3 ust. 1 pkt 88 lit. e oraz § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane.

Należy zwrócić uwagę, że z dniem 13 września 2023 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z 10 sierpnia 2023 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 1724) zmieniające rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, którego § 2 stanowi, że do przedsięwzięć, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 54 i 58 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu obowiązującym przed dniem jego wejścia w życie, w przypadku których przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie wydania decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust.1 oraz art. 72 ust.1-1b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) dalej *ustawy ooś*, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 ze zm.), dalej *kpa*, Burmistrz Trzcianki zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Trzcianka. Ponadto nie należy do przedsięwzięć, dla których właściwym organem do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, starosta, dyrektor regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych, a zatem na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, Burmistrz Trzcianki uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W oparciu o art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, uwzględniając analizę dokumentacji, w szczególności lokalizację przedsięwzięcia, Burmistrz Trzcianki uznał, że stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie rozumianym jako przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu.

Na podstawie art. 61 § 1 i § 4 *kpa* pismem znak: OŚ.6220.36.2022.JK z dnia 10 października 2022 r. Burmistrz Trzcianki powiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 10, Burmistrz Trzcianki zawiadamiał strony o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *kpa*. Wszystkie zawiadomienia były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Trzcianki, na tablicy informacyjnej Trzcianki oraz na tablicach informacyjnych w sołectwach Biała, Teresin, Nowa Wieś oraz Sarcz.

Na podstawie art. 64 ust. 1 i 2 *ustawy ooś*, Burmistrz Trzcianki pismem znak: OŚ.6220.36.2022.JK z 10 października 2022 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Czarnkowie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Pile o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby - co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raportu*.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarnkowie w opinii sanitarnej znak: ON-NS.9011.12.46.2022 z 25 października 2022 r. odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Trzcianka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Trzcianka - Czarnków.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile w opinii znak: BD.ZZŚ.2.435.308.2022.AK z 25 października 2022 r. wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Trzcianki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz-Trzcianka-Czarnków, jednocześnie wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych warunków realizacji przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor w postanowieniu znak: WOO-II.4220.261.2022.ZP.3 z 27 grudnia 2022 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Trzcianki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Trzcianka - Czarnków, istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres *raportu*.

Burmistrz Trzcianki dnia 9 stycznia 2023 r. w postanowieniu znak: OŚ.6220.36.2022.JK stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił zakres *raportu*.

Burmistrz Trzcianki dnia 2 lutego 2023 r. wydał postanowienie znak: OŚ.6220.36.2022.JK o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę *raportu*.

Do Burmistrza Trzcianki dnia 29 maja 2023 r. wpłynęła informacja Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile znak: BD.ZUZ.2.4210.139.2023.AS o wszczęciu postępowania w sprawie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych na działce 230/4 obręb Dłużewo oraz na szczególne korzystanie z wód, obejmujące odprowadzanie wód do rzeki Trzcinicy na działce 229 obręb Dłużewo. Burmistrz Trzcianki, pismem z 16 czerwca 2023 r. znak: OŚ.6220.36.2022.JK poinformował Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile o toczącym się postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Trzcianka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Trzcianka – Czarnków i w związku z tym możliwej kolizji z planowanym zamierzeniem. Pismem z dnia 21 czerwca 2023 r. znak: Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile wezwał Burmistrza Trzcianki do złożenia wyjaśnień, a po przedstawieniu przez tut. organ wyjaśnień pismem z dnia 29 czerwca 2023 r. udzielił pozwolenia wodnoprawnego dnia 10 sierpnia 2023 r. stwierdzając, że cyt. „z dostarczonych przez Urząd map z naniesioną lokalizacją planowanej do wykonania obwodnicy, nie wynika aby kolidowała ona z inwestycją dotyczącą udzielenia pozwolenia wodnoprawnego”

Raport wpłynął do siedziby organu dnia 5 czerwca 2023 r. Burmistrz Trzcianki dnia 19 czerwca 2023 r. wydał postanowienie znak: OŚ.6220.36.2022.JK, o podjęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z przedłożeniem *raportu*.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 ustawy ooś oraz art. 106 kpa, w związku z postanowieniem Burmistrza Trzcianki znak: OŚ.6220.36.2022.JK z 9 stycznia 2023 r. stwierdzającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Trzcianki pismem znak: OŚ.6220.36.2022.JK z dnia 21 czerwca 2023 r. wystąpił do *Regionalnego Dyrektora* o uzgodnienie przedsięwzięcia na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Burmistrz Trzcianki z dnia 29 czerwca 2023 r. obwieszczeniem znak: OŚ.6220.36.2022.JK zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu, a obwieszczeniem z dnia 20 lipca 2023 r. znak: OŚ.6220.36.2022.JK ponownie zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu.

Dnia 18 sierpnia 2023 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęła petycja grupy osób fizycznych działających w interesie publicznym w sprawie budowy zjazdu z planowanej obwodnicy Trzcianki na drogę publiczną prowadzącą obok oczyszczalni ścieków do wsi Osinieć i umożliwieniu mieszkańcom Osieńca bezpośredniego dojazdu do Trzcianki.

Burmistrz Trzcianki rozpatrzył wniesione żądanie w trybie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r., poz. 870) wyjaśniając, co następuje:

Przedmiotowa obwodnica stanowić będzie drogę klasy G - drogę główną – stanowiącą jedną z klas dróg publicznych według podziału wprowadzonego przez *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. Rozporządzenie określa jakie wymagania techniczne i użytkowe powinna spełniać droga tej klasy. Wymagania te uzależnione są od prędkości projektowej dla danej drogi. Dla klasy G dopuszcza się dwie prędkości projektowe na terenie zabudowanym: 50 i 60 km/h oraz trzy prędkości projektowe poza terenem zabudowanym: 50, 60 i 70 km/h. Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 4 ww. aktu, droga klasy G powinna mieć powiązania z drogami nie niższej klasy niż L (wyjątkowo klasy D). Na drodze klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas.

Droga stanowiąca obecnie dojazd do wsi Osinieć, zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 320) nie stanowi drogi publicznej. W opracowanej koncepcji przebiegu planowanej obwodnicy obsługa komunikacyjna wsi Osinieć została zapewniona poprzez drogę wewnętrzną, będącą własnością Gminy Trzcianka (dz. ewid. nr 202, obręb 0001 Biała) oraz drogę powiatową nr 1331P.

Dnia 18 sierpnia 2023 r. /osoba fizyczna/ wniosła do Burmistrza Trzcianki pismo, o treści odpowiadającej żądaniom wcześniej wniesionym w petycji. /osoba fizyczna/ znajduje się również na liście osób, które podpisały się pod petycją. Ponieważ treść żądania jest tożsama, powyższe wyjaśnienia są wystarczające.

Do Burmistrza Trzcianki wpłynęły również 4 pisma z 18 sierpnia 2023 r. FUNDACJI „MARCHEWKOWE POLE”, w których zostały zgłoszone uwagi do raportu. Pismo pierwsze dotyczy zabytków archeologicznych, drugie analizy możliwych konfliktów społecznych, trzecie analizy oddziaływania akustycznego, a czwarte torfowiska wysokiego oraz żaby moczarowej.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 26 lipca 2023 r., znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.1 poinformował, że sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 25 sierpnia 2023 r., natomiast pismem z 25 sierpnia

2023 r., znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.2 ponownie poinformował, że sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 25 września 2023 r.

Regionalny Dyrektor w piśmie z dnia 21 września 2023 r., znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.3, skierowanym do Burmistrza Trzcianki, zwrócił się z prośbą o wezwanie inwestora do uzupełnienia *raportu*. Burmistrz Trzcianki, pismem z 27 września 2023 r. przekazał pełnomocnikowi wnioskodawcy wezwanie *Regionalnego Dyrektora*, natomiast pismem z 28 września 2023 r. zwrócił się do autora *raportu* o odniesienie się do uwag FUNDACJI „MACHEWKOWE POLE” oraz petycji mieszkańców wsi Osiniec.

Dnia 25 października 2023 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęło pismo /osoby fizycznej/ reprezentowanego przez radcę prawnego pana Grzegorza Tura. /Osoba fizyczna/ wykazała, że jest właścicielem nieruchomości znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanej inwestycji i wobec powyższego uczestniczy w postępowaniu na prawach strony. Wniesione żądanie dotyczyło zmiany przebiegu trasy obwodnicy. Pismo to zostało przekazane autorowi *raportu* w celu ustosunkowania się do podniesionych argumentów.

Dnia 30 listopada 2023 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęło pismo *Regionalnego Dyrektora* znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.4 przekazujące według właściwości wnioszek pana Leszka Kosowskiego o uznanie za stronę postępowania oraz o zmianę przebiegu trasy obwodnicy. Postanowieniem z 4 grudnia 2023 r. znak: OŚ.6220.36.2022.JK Burmistrz Trzcianki potwierdził udział /osoby fizycznej/ w niniejszym postępowaniu na prawach strony.

W toku prowadzonego postępowania, pan Grzegorz Tur w imieniu swojego mocodawcy kilkakrotnie zwracał się z prośbą o przesyłanie informacji na temat postępów w toczącym się postępowaniu. Burmistrz Trzcianki, na prośbę zainteresowanego udzielał niezbędnych informacji, jednak należy zwrócić uwagę, że w niniejszym postępowaniu, liczba stron postępowania przekracza 10 organ zawiadamiał strony o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *kpa*.

Wnioskodawca, w odpowiedzi na wezwanie *Regionalnego Dyrektora*, dnia 7 grudnia 2023 r. złożył uzupełnienie *raportu*. Burmistrz Trzcianki, pismem z 8 grudnia 2023 r. znak: OŚ.6220.36.2022.JK przekazał je Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 12 stycznia 2024 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.6 poinformował, że sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 12 lutego 2024 r, natomiast pismem z 9 lutego 2024 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.9 ponownie wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do 13 marca 2024 r.

Dnia 7 lutego 2024 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęło pismo *Regionalnego Dyrektora* znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.7 przekazujące według właściwości wnioszek kilku osób fizycznych reprezentowanych przez radcę prawnego Grzegorza Tura o uznanie za stronę postępowania oraz o zmianę przebiegu trasy obwodnicy. Wniosek zawierał wiele nieścisłości, w tym oczywiste błędy pisarskie w imionach wnioskodawców, przede wszystkim nie wykazywał prawa rzeczowego do nieruchomości znajdujących się

w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji, dlatego Burmistrz Trzcianki, pismem z 21 lutego 2024 r. znak: OŚ.6220.36.2022.JH wezwał pełnomocnika wnoszących podanie do złożenia uzupełnienia. W odpowiedzi na wezwanie pismem złożonym 12 marca 2024 r. pan Grzegorz Tur złożył wyjaśnienia, jednak nie były one kompletne, imiona wnioskodawców nadal zawierały błędy, a po zweryfikowaniu przez organ zapisów księgi wieczystej stan prawny nie odpowiadał przedstawionemu przez pełnomocnika. Wszelkie nieścisłości we wniosku zostały szczegółowo opisane w piśmie Burmistrza Trzcianki znak: OŚ.6220.36.2022.AB z 14 marca 2024 r. Tut. organ, na podstawie art. 50 *kpa* wezwał pełnomocnika, pana Grzegorza Tura do ustosunkowania się do nieścisłości, jednak nie uzyskał żadnej odpowiedzi. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że pomimo braku odpowiedzi pełnomocnika i w związku z tym braku urzędowego potwierdzenia, że wskazane we wniosku osoby uczestniczą w postępowaniu jako strony, osoby te, jeżeli dysponują prawem rzeczowym do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie rozumianym jako przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu mogą uczestniczyć w niniejszym postępowaniu jako strony.

Regionalny Dyrektor w piśmie z dnia 13 marca 2024 r., znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.10, skierowanym do Burmistrza Trzcianki, ponownie sformułował wezwanie do uzupełnienia *raportu* dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Burmistrz Trzcianki pismem z dnia 14 marca 2024 r., OŚ.6220.36.2022.AB wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w zakresie wskazanym przez *Regionalnego Dyrektora* z 14 marca 2024 r., OŚ.6220.36.2022.AB przekazano autorowi *raportu* o oddziaływaniu na środowisko pismo z 12 marca 2024 r. pana Grzegorza Tura reprezentującego /osobę fizyczną/ w celu odniesienia się do wnioskowanej zmiany trasy obwodnicy. Uzupełnienie *raportu* wpłynęło do siedziby organu dnia 16 kwietnia 2024 r.

W toku prowadzonego postępowania Burmistrz Trzcianki zweryfikował kwalifikację terenów chronionych akustycznie, która w stosunku do stanu na dzień 1 lipca 2022 r., kiedy Burmistrz Trzcianki wydał pismo RPN.6727.162.2022.KK uległa zmianie. Burmistrz Trzcianki pismem z 22 kwietnia 2024 r. znak: OŚ.6220.36.2022.AB zobowiązał pełnomocnika wnioskodawcy do odniesienia się do pisma znak: RPN.6727.92.2024.MR z 18 kwietnia 2024 r. Stosowne wyjaśnienia zostały złożone 20 maja 2024 r.

Burmistrz Trzcianki pismem z dnia 22 maja 2024 r., OŚ.6220.36.2022.AB przekazał *Regionalnemu Dyrektorowi* zgromadzony materiał dowodowy.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 27 czerwca 2024 r. znak: WOO-I.4221.6.2023.ZP.11 poinformował, że sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 26 lipca 2024 r, natomiast pismem z 26 lipca 2024 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.12 ponownie wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do 26 sierpnia 2024 r.

Dnia 30 lipca 2024 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęło pismo strony postępowania /osoba fizyczna/, w którym poinformował, że na terenie nieruchomości stanowiących jego własność, na części której planowany jest przebieg obwodnicy obserwuje stałą obecność bielika. Burmistrz Trzcianki, pismem z 5 sierpnia 2024 r. znak:

OŚ.6220.36.2022.AB wystąpił do Nadleśnictwa Trzcianka, w celu uzyskania informacji na powyższy temat, natomiast 4 września 2024 r. zlecił wykonanie opinii ornitologicznej, która postanowieniem z 13 listopada 2024 r. została dopuszczona jako dowód w sprawie. Pismem z 14 listopada 2024 r. Burmistrz Trzcianki wezwał wnioskodawcę o ustosunkowanie się do powyższych informacji. W piśmie z 4 lutego 2025 r. znak: 1710/02/2025 wnioskodawca przedstawił swoje stanowisko w tej sprawie.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 26 sierpnia 2024 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.13 poinformował, że sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 25 września 2024 r., natomiast pismem z 24 września 2024 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.14 ponownie wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do 24 października 2024 r.

Pismem z 14 października 2024 r. WOO-II.4221.6.2023.ZP.15 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, w związku ze złożonym do niego pismem Zastępcy Nadleśniczego Nadleśnictwa Trzcianka, poprosił Burmistrza Trzcianki o informację, czy wpłynął do niego wniosek o utworzenie użytku ekologicznego „Torfowisko Kochanówka”.

Burmistrz Trzcianki pismem z 16 października 2024 r. OŚ.6220.36.2022.AB wyjaśnił, że nie wpłynęło żadne żądanie Nadleśnictwa Trzcianka w zakresie utworzenia użytku ekologicznego „Torfowisko Kochanówka”. Wyjaśniono również, że w odniesieniu do wzmiankowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, cyt: „budowa obwodnicy miasta Trzcianki może wpłynąć na stosunek wód w gruncie i pogorszenie stanu torfowiska wraz z występującą na nim florą”, do organu prowadzącego postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – Burmistrza Trzcianki, również nie wpłynęło żadne stanowisko w tej sprawie, ani w trakcie trwającego udziału społeczeństwa, ani jako strony postępowania czyli Skarbu Państwa reprezentowanego przez Nadleśnictwo Trzcianka.

W związku z dalszymi wątpliwościami, *Regionalny Dyrektor* w piśmie z dnia 25 października 2024 r., znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.15, skierowanym do Burmistrza Trzcianki, sformułował wezwanie do uzupełnienia *raportu* dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Na podstawie art. 50 *kpa* Burmistrz Trzcianki pismem z dnia 29 października 2024 r., znak: OŚ.6220.36.2022.AB ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w zakresie wskazanym przez *Regionalnego Dyrektora*.

Uzupełnienie *raportu* wpłynęło do siedziby organu dnia 16 grudnia 2024 r i zostało pismem z 17 grudnia 2024 r. znak: OŚ.6220.36.2022.AB przekazane *Regionalnemu Dyrektorowi*. Ponadto dnia 16 stycznia 2025 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęła opinia geotechniczna, której omyłkowo nie dołączono do wcześniejszego uzupełnienia i tego samego dnia została ona przekazana *Regionalnemu Dyrektorowi*.

Regionalny Dyrektor w piśmie z dnia 16 stycznia 2024 r., znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.15, skierowanym do Burmistrza Trzcianki, po raz ostatni wezwał do uzupełnienia *raportu* w zakresie ochrony przyrody. Na podstawie art. 50 *kpa* Burmistrz Trzcianki pismem z dnia 17 stycznia 2024 r., znak: OŚ.6220.36.2022.AB ponownie wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia. Uzupełnienie *raportu* wpłynęło do siedziby organu dnia 10 lutego 2025 r oraz 17 lutego 2025 r. i zostało 17 lutego 2025 r. pismem znak: OŚ.6220.36.2022.AB przekazane *Regionalnemu Dyrektorowi*.

Regionalny Dyrektor pismem z dnia 24 marca 2025 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.17

poinformował, że sprawa nie mogła zostać załatwiona w terminie i wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 24 kwietnia 2025 r.,

Postanowieniem z dnia 18 kwietnia 2025 r. znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.18 *Regionalny Dyrektor* uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia w proponowanym wariancie i określił warunki tej realizacji.

Burmistrz Trzcianki obwieszczeniem z dnia 24 kwietnia 2025 r. znak: OŚ.6220.36.2022.AB zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu. W wyznaczonym terminie tj. od 30 kwietnia 2025 r. do 29 maja 2025 r. wpłynęły uwagi i wnioski.

29 maja 2025 r. do Burmistrza Trzcianki wpłynęły uwagi FUNDACJI „MACHEWKOWE POLE” i /osób fizycznych/.

Przedstawiane uwagi dotyczyły poruszanych już wcześniej w postępowaniu kwestii zabytków archeologicznych oraz analizy możliwych konfliktów społecznych. Ponadto podniesiono kwestie cyt.: „objęcia postępowaniem wszystkich elementów inwestycji”, a także nieaktualności danych o charakterze zabudowy, oraz cyt.: „nieudokumentowania w aktach sprawy szeregu analiz i dyskusji (eksperckich) dotyczących lokalizacji zaproponowanego w Raporcie przebiegu planowanej inwestycji”.

Pismem z 2 czerwca 2025 r. znak: OŚ.6220.36.2022.AB uwagi złożone przez społeczeństwo zostały przekazane do biura projektowego, w celu odniesienia się do nich.

Pismem z 11 czerwca 2025 r. AXIAL sp. z o.o. wyjaśnił co następuje:

W odniesieniu do zarzutu nieaktualności danych o charakterze zabudowy znajdującej się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia:

Dane dotyczące charakteru zabudowy znajdującej się w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia zostały pozyskane na etapie sporządzania karty informacyjnej przedsięwzięcia, w celu przeprowadzenia analizy akustycznej. Zgodnie z wezwaniem organu (RDOŚ) – znak: WOO-II.4221.6.2023.ZP.10 z dnia 13 marca 2024 r. – dane te zostały zaktualizowane, a organ dnia 18 kwietnia 2025 r. pismem znak WOO-II.4221.6.2023.ZP.18 wydał postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia dla wariantu inwestycyjnego zaproponowanego przez wnioskodawcę. Założenia przyjęte w *raporcie* na etapie uzgadniania dokumentacji są zgodne z obowiązującymi przepisami. Działania związane z planowaną budową obwodnicy są koordynowane z nową zabudową powstającą w sąsiedztwie projektowanego układu drogowego.

W odniesieniu do cyt.: „nieudokumentowania w aktach sprawy szeregu analiz i dyskusji (eksperckich) dotyczących lokalizacji zaproponowanego w *raporcie* przebiegu planowanej inwestycji”:

Wyznaczenie lokalizacji przebiegu drogi oraz przeprowadzenie procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach to proces złożony i wieloetapowy. Wymaga on zaangażowania specjalistów z różnych dziedzin, m.in. planistów, inżynierów, geodetów, przyrodników czy prawników.

Na każdym etapie konieczne jest przeprowadzenie szeregu analiz, w tym m.in. ocen wpływu inwestycji na środowisko czy analiz wariantów przebiegu trasy. Całość procesu

musi być zgodna z obowiązującymi przepisami, co dodatkowo podkreśla znaczenie współpracy interdyscyplinarnej i rzetelnego podejścia do każdego etapu przygotowania inwestycji. Analizy i dyskusje prowadzone są w ramach interdyscyplinarnego zespołu Wykonawcy, w którego skład wchodzi m.in. inżynierowie różnych branż (drogowej, mostowej, sanitarnej), geolodzy, hydrologi, przyrodnicy reprezentujący różne specjalności (w tym ornitolodzy, herpetolodzy, chiropterolodzy), dendrologi, eksperci GIS, specjaliści od analizy akustycznej i wielu innych dziedzin. Tylko kompleksowe ujęcie tematu i współpraca tak szerokiego grona ekspertów pozwala na wypracowanie optymalnych rozwiązań projektowych, zgodnych zarówno z wymogami technicznymi, jak i środowiskowymi.

Przedłożona w ramach procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach karta informacyjna przedsięwzięcia oraz *raport* zawierały analizę planowanego przedsięwzięcia zarówno w wariantcie inwestycyjnym, jak i w racjonalnym wariantcie alternatywnym. Podkreślić należy, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jak sama nazwa wskazuje określa warunki realizacji przedsięwzięcia, a nie przesądza o jej budowie.

W odniesieniu do uwagi dotyczącej analizy konfliktów społecznych odniesiono się, w następujący sposób:

Dokument formułuje możliwości potencjalnych konfliktów społecznych wynikających ze zmiany krajobrazu, wskazuje na zauważalne przekształcenia w otoczeniu, podkreśla możliwość negatywnego odbioru estetycznego przez mieszkańców oraz wpływ na ciągłość i charakter przestrzeni. Budowa obwodnicy, jak każda inwestycja infrastrukturalna na dużą skalę, niemal zawsze wiąże się z występowaniem konfliktów społecznych. Choć jej celem jest poprawa warunków życia ogółu mieszkańców, nie da się uniknąć sytuacji, w których część społeczności lokalnej doświadcza negatywnych skutków – np. związanych z bliskością nowej drogi, zmianą krajobrazu. Warto jednak podkreślić, że z punktu widzenia interesu społecznego, realizacja obwodnicy niesie ze sobą istotne korzyści: wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miasta prowadzi do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu, poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz zwiększenia komfortu życia mieszkańców. Dlatego mimo indywidualnych niedogodności, bilans społeczny tego typu inwestycji zazwyczaj jest zdecydowanie pozytywny.

W raporcie nie przedstawiono rozwiązań dotyczących czasowej zmiany organizacji ruchu, ponieważ tego typu opracowania są przewidziane na dalszych etapach przygotowania inwestycji – w ramach projektu budowlanego i wykonawczego. Ich opracowanie będzie możliwe po przyjęciu konkretnych założeń realizacyjnych. Niniejszy dokument ma charakter koncepcyjny i ogólnoplanistyczny, obejmujący etap wstępnego planowania budowy obwodnicy. Decyzja środowiskowa określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Koncepcyjne prace projektowe zostały wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, warunkami technicznymi oraz wytycznymi dotyczącymi projektowania dróg. W ramach opracowania zapewniono dostęp do nieruchomości z dróg publicznych, w tym również dla mieszkańców wsi Osieniec.

Analizy i dyskusje prowadzone są w ramach interdyscyplinarnego zespołu Wykonawcy, w którego skład wchodzi m.in. inżynierowie różnych branż (drogowej, mostowej,

sanitarnej), geolodzy, hydrologi, przyrodnicy reprezentujący różne specjalności (w tym ornitologowie, herpetologowie, chiropterologowie), dendrologowie, eksperci GIS, specjaliści od analizy akustycznej i wielu innych dziedzin. Tylko kompleksowe ujęcie tematu i współpraca tak szerokiego grona ekspertów pozwala na wypracowanie optymalnych rozwiązań projektowych, zgodnych zarówno z wymogami technicznymi, jak i środowiskowymi.

Z uwagi na obowiązujące przepisy RODO, przekazanie wnioskodawcy pełnej listy autorów uczestniczących w przygotowaniu raportu nie jest możliwe. Należy jednak zaznaczyć, że imiona i nazwiska kluczowych członków zespołu projektowego zostały wskazane na stronie tytułowej zarówno karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak i *raportu*.

Postulat wnioskodawcy, w którym wyrażono wątpliwości co do zasadności budowy obwodnicy w kontekście zaawansowania inwestycji związanych z węzłami na drogach krajowych S10 i S11, jest nieprecyzyjny i trudny do jednoznacznej interpretacji. Należy podkreślić, że obwodnica miasta Trzcianki stanowi lokalną inwestycję realizowaną w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178, znajdującej się w zarządzie Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Inwestycja ta nie jest powiązana z przedsięwzięciami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która odpowiada za drogi krajowe, w tym drogi ekspresowe S10 i S11.

Ponadto w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeprowadzono postępowanie z udziałem społeczeństwa, w którym każdy mógł się wypowiedzieć w przedmiotowej sprawie.

W odniesieniu do zgłoszonej uwagi dotyczącej ochrony zabytków archeologicznych:

Zarówno w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jak i w *raporcie* uwzględniono zabytki zlokalizowane w obrębie planowanej inwestycji, zgodnie z informacjami dostępnymi na portalu mapy.zabytek.gov.pl, z uwzględnieniem zastrzeżeń wskazanych przez wnioskodawcę. W toku procedury inwestycyjnej pozyskano również opinię Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków – Delegatura w Pile (znak: Pi-WN/NA.5135.2384.2.2023 z dnia 24.11.2023 r.) oraz informacje dotyczące parku pałacowego wpisanego do rejestru zabytków.

Należy podkreślić, że lokalizacje zabytków archeologicznych (pozostałości osad) są przybliżone dlatego w *raporcie* znajduje się informacja, że w przypadku natrafienia, na etapie realizacji, na przedmioty co do których zaistnieje przypuszczenie, że posiadają historyczną wartość, inwestor będzie zobowiązany do postępowania zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami po odkryciu obiektów przypuszczalnie zabytkowych bezwarunkowo należy:

- wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot;
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia;
- niezwłocznie zawiadomić o tym Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe – powiadomić wójta gminy, który w terminie nie dłuższym niż 3 dni przekaże to zawiadomienie. Jeżeli Wojewódzki Konserwator Zabytków w terminie 5 dni od przyjęcia zawiadomienia nie dokona oględzin odkrytego przedmiotu, przerwane roboty będą mogły być kontynuowane.

W odpowiedzi na podnoszoną kwestię objęcia postępowaniem wszystkich elementów

inwestycji:

Koncepcyjne prace projektowe budowy obwodnicy Trzcianki zostały wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, warunkami technicznymi oraz wytycznymi dotyczącymi projektowania dróg. W ramach opracowania zapewniono dostęp do nieruchomości z dróg publicznych, w tym również dla mieszkańców wsi Osiniec. Dokument jest kompletny i adekwatny do celu, jakiemu ma służyć na etapie planistycznym. *Raport* nie wymaga uzupełnienia.

Burmistrz Trzcianki w całości podziela przedstawione przez biuro projektowe wnioskodawcy argumenty.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *kpa* pismem z dnia 25 czerwca 2025 r. znak: OŚ.6220.36.2022.AB Burmistrz Trzcianki poinformował strony postępowania o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

Do Burmistrza Trzcianki 18 lipca 2025 r. wpłynęło pismo /osób fizycznych/ dotyczące po pierwsze zabezpieczenia dostępu do drogi publicznej i w związku z tym zawieszenia postępowania, po drugie dotyczące wniosku o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej.

Pismo to zostało przekazane do rozpatrzenia przez Radę Miejską Trzcianki w zakresie dotyczącym rozpatrzenia wniosku o zapewnienie faktycznego dostępu do drogi publicznej. Ponadto, we wskazanym zakresie Burmistrz Trzcianki wyjaśniał powyżej w uzasadnieniu niniejszej decyzji szczegółowo istniejący stan projektowy i przyjęte rozwiązania.

Burmistrz Trzcianki nie podzielił stanowiska wnoszących podanie, że przeprowadzenie rozprawy administracyjnej służyłoby przyspieszeniu i uproszczeniu postępowania. Przeprowadzenie rozprawy administracyjnej nie jest wymogiem obligatoryjnym postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przede wszystkim, należy wyraźnie jednak podkreślić, że złożone wnioski dowodowe, w opinii tut. organu nie mogą zostać wzięte pod uwagę, ponieważ wnoszący podanie nie wylegitymowali się żadnym tytułem prawnym potwierdzającym ich udział w postępowaniu na prawach strony.

Stronami postępowania w niniejszym postępowaniu są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie rozumianym jako przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu.

Wobec braku przedstawienia przez wnoszących podanie żadnego dokumentu potwierdzającego przysługujące prawa rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, Burmistrz Trzcianki dokonał samodzielnej oceny w tym zakresie w oparciu o dostępne zasoby bazy ewidencji gruntów GEO-INFO iEGiB, który daje dostęp do wszystkich danych ewidencyjnych przechowanych w ewidencji gruntów. Dane te są tożsame z wypisem z rejestru gruntów lub innym dokumentem, w postaci papierowej lub elektronicznej, wydawanym przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, na podstawie

którego zgodnie z art. 74 ust. 3b organ ustala prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, przy czym domniemywa się, że dane zawarte w tych dokumentach są prawdziwe.

Zatem, należy wyjaśnić, że osoby wnoszące podanie, w świetle powyższych ustaleń nie występują w niniejszym postępowaniu jako strony, ponieważ nie przysługuje im prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 i ust. 3 *ustawy ooś*, decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Natomiast zgodnie z art. 80 ust. 2a *ustawy ooś*, powyższego przepisu nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznych. Po przeanalizowaniu przedmiotowego przedsięwzięcia, które dotyczy budowy drogi publicznej, na podstawie art. 59a ust. 4 pkt. 1 *ustawy ooś*, stwierdzono, że zalicza się ono do przedsięwzięć strategicznych, a zatem dla przedmiotowej inwestycji nie przeprowadzono analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2024, poz. 320 ze zm.) drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa obwodnicy miasta Trzcianka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178, w województwie wielkopolskim, w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim, w gminie Trzcianka. Planowana obwodnica będzie omijać miasto od wschodniej strony. Będzie ona realizowana na terenach leśnych, łąkach, gruntach użytkowanych rolniczo, przecinanych przez istniejące ciągi komunikacyjne, linię kolejową, gazociągi: średniego i wysokiego ciśnienia oraz cieki wodne (bez nazwy, Trzcianka, Trzcinica). W otoczeniu inwestycji występują zbiorniki wodne, w tym m.in. jezioro Okunie. Najbliżej położonym jeziorem jest Jezioro Sarcze, oddalone o ok. 88 m od planowanego w północnej części inwestycji ronda.

Głównym elementem przedsięwzięcia jest budowa drogi klasy G oraz związana z nią budowa i przebudowa układu drogowego, o długości ok. 7,5 km. Realizacja przedsięwzięcia może wymagać przebudowy napowietrznej linii elektroenergetycznej o napięciu znamionowym 110 kV. Planowana budowa drogi krzyżuje się z gazociągiem wysokiego ciśnienia oraz linią kolejową, ale nie będzie konieczności ich przebudowy.

Początek drogi planowany jest jako włączenie w drogę wojewódzką nr 178 skrzyżowaniem typu rondo, na północ od Jeziora Sarcze w obrębie ewidencyjnym Dłużewo. Następnie trasa obwodnicy przebiega na wschód przecinając rzekę Trzcinicę (Trzciankę) i drogę powiatową nr 1327P, dalej w kierunku południowym za zbiornikami wodnymi zlokalizowanymi na działkach o numerach ewidencyjnych 272/22, 272/19, 272/6, 274 obręb Dłużewo. Na dalszym przebiegu przecina linię kolejową nr 203 i drogę wojewódzką nr 180 oraz drogę powiatową nr 1331P, po przekroczeniu której przebiega w kierunku południowo-zachodnim w obrębie ewidencyjnym miasto Trzcianka. Po przekroczeniu rzeki Trzcinicy (Trzcianki) i jej dopływu, włącza się skrzyżowaniem typu rondo w drogę wojewódzką nr 178 w km 7+500.

W ramach prac niezbędna będzie przebudowa infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, w tym napowietrznej linii elektroenergetycznej o napięciu znamionowym 110 kV. Przedsięwzięcie koliduje z fragmentem farmy fotowoltaicznej. Powierzchnia farmy przewidziana do likwidacji wynosi około 1005 m², przy zachowaniu 84368 m² istniejącej instalacji, co stanowi 1,1% powierzchni całej instalacji. Ponadto przedsięwzięcie ingeruje w część terenu ogródków działkowych. Budowa drogi wiąże się również z wycinką kolidujących drzew oraz nasadzeniami rekompensacyjnymi.

Planowana szerokość jezdni wyniesie 7,0 m, a pobocza 1,5 m. Nawierzchnia zostanie dostosowana do kategorii ruchu KR4. Na warstwie ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej wykonana zostanie podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym, a dalej podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem i następnie z betonu asfaltowego. Warstwa wiążąca wykonana zostanie z betonu asfaltowego.

Ponadto niezbędne będzie wykonanie 3 obiektów mostowych – dwóch nad rzeką Trzcianką oraz jednego nad linią kolejową nr 203 Tczew – Kostrzyn, a także inne obiekty inżynierskie przeznaczone do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez korpus drogi.

W *raporcie* zostały przedstawione 2 warianty lokalizacyjne przebiegu drogi. Wariant I został wybrany przez wnioskodawcę do realizacji przedsięwzięcia. Racjonalny wariant alternatywny (II) przewiduje poprowadzenie obwodnicy miasta Trzcianki w przebiegu zbliżonym do inwestycyjnego. Długość planowanej drogi w wariantcie II wynosi ok. 6,8 km, a więc jest odpowiednio krótsza o ok. 700 m od długości drogi wybranego wariantu inwestycyjnego (I). Przebieg wariantu II zbliża się bardziej do ścisłej zabudowy miasta niż wariant I.

Podstawowe parametry drogi oraz konstrukcję nawierzchni przyjmuje się taką samą jak w wariantcie inwestycyjnym. Budowa obwodnicy w wariantcie II również związana jest z koniecznością wybudowania dwóch mostów nad rzeką Trzcianką, wiaduktu nad linią kolejową oraz przepustów pod drogą w miejscu przecięcia z mniejszymi ciekami. Odwodnienie w wariantcie alternatywnym planowane jest tożsame do wariantu preferowanego, do rowów przydrożnych bezpośrednio lub za pomocą urządzeń odprowadzających, a dalej do cieków powierzchniowych. W porównaniu do wariantu inwestycyjnego w większym stopniu przebiega przez tereny rolnicze, omija tereny leśne w północno-wschodnim przebiegu. W wariantcie alternatywnym wystąpiłaby też większa ingerencja w siedliska przyrodnicze.

W dokumentacji oceniono oddziaływanie na środowisko analizowanych wariantów oraz dokonano ich porównania.

Dla całego obszaru inwestycji (dla obu wariantów) warunki geologiczne należy określić jako stosunkowo jednorodne i dostateczne, miejscowo złe. Pod względem możliwości zastosowań rozwiązań technicznych oba warianty należy ocenić jako realne. Zarówno w wariantcie inwestycyjnym jak i alternatywnym droga będzie przecinać korytarz ekologiczny rzeki Trzcianki. Wariant II jest wariantem krótszym, jednakże wyraźnie zbliża się do zabudowy mieszkaniowej przy os. Leśnym i ul. Sadowej (w km ok. 2+000) oraz w końcowym przebiegu do zabudowy mieszkaniowej przy ulicy Sikorskiego.

Realizacja obwodnicy w części południowej planowanego przebiegu w każdym wariantie wymagać będzie przeprowadzenia przez tereny o znacznych deniwelacjach. W każdym wariantie planowane przebiegi we fragmentach wymagać będą budowy barier herpetologicznych i przejść dla ssaków i płazów.

W ocenie Burmistrza Trzcianki opisane warianty przedsięwzięcia i ich analiza są wystarczające i spełniają wymóg art. 66 ust. 1 pkt 5) do pkt 7) *ustawy ooś*.

Projektowany przebieg drogi będzie zlokalizowany poza terenami o zwartej zabudowie. Tereny wymagające ochrony akustycznej określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) zostały wskazane w *raporcie* na podstawie informacji pozyskanych od Burmistrza Trzcianki i zweryfikowanych w oparciu o stan faktyczny. W zasięgu oddziaływania 100 m od przedsięwzięcia znajdują się tereny rekreacyjno-wypoczynkowe w 2 lokalizacjach oraz rozproszone tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń (spycharka gąsienicowa, koparka kołowa, wywrotka, równiarka, maszyny do zagęszczania, młoty pneumatyczne) niezbędnych przy pracach budowlanych. Poziom mocy akustycznej urządzeń stosowanych w budownictwie podlega ograniczeniom, zgodnie z wytycznymi zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r. nr 263, poz. 2202). Stosowany sprzęt będzie serwisowany pod kątem utrzymania go w dobrym stanie technicznym. Zgodnie z treścią *raportu* czas trwania robót budowlanych szacowany jest na 27 miesięcy. Ze względu na położenie terenów chronionych akustycznie Burmistrz Trzcianki uznał, że etap realizacji przedsięwzięcia nie będzie istotnie wpływał na klimat akustyczny panujący w rejonie planowanej obwodnicy.

Eksplotacja przedsięwzięcia będzie związana z emisją hałasu od ruchomych źródeł (samochodów) poruszających się po układzie dróg. Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu. Wnioskodawca określił natężenie ruchu pojazdów na lata 2027 oraz 2037 jako średni ruch dobowy z podziałem na porę dzienną i nocną zgodnie z współczynnikami przyjętymi na podstawie opracowania „Podsumowanie wyników GPR 2015 na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich (Transprojekt-Warszawa Sp. z o. o., Warszawa, maj 2016)”.

Ze względu na to, że obwodnica będzie krzyżować się z innymi drogami została ona podzielona na odcinki, na których prognozowany ruch będzie tej samej wielkości. W tabeli 4 zamieszczono dane, jakie zostały przyjęte przez wnioskodawcę do analizy akustycznej.

Tabela 4

Nazwa odcinka	2027 rok				2037 rok			
	LPD/h	LPN/h	%PCD	%PCN	LPD/h	LPN/h	%PCD	%PCN

Projektowana obwodnica – Odcinek nr 1 Północny	269,6	50,2	8,3	23,2	325,7	60,7	8,5	24,2
Projektowana obwodnica – Odcinek nr 2 Południowy	486,5	86,0	6,3	18,2	588,0	103,8	6,4	18,9
Odcinek nr 3 – DW 178 – w kierunku Wałcza	204,6	39,7	9,7	26,4	247,3	48,0	9,7	26,4
Odcinek nr 4 – DW 178 – w kierunku m. Trzcianka od północy	41,0	8,0	10,0	27,2	49,5	9,6	10,3	28,3
Odcinek nr 5 – DW 178 – w kierunku Czarnkowa	346,3	62,4	6,7	19,4	418,7	75,4	6,8	19,5
Odcinek nr 6 – DW 178 – w kierunku m. Trzcianka od południa	69,2	12,4	6,8	19,8	83,8	15,1	7,1	20,9
Odcinek nr 7 – DW 180 – w kierunku Piły	312,2	53,8	5,5	14,7	376,7	64,9	5,5	14,7

gdzie:

LPD/1h - średnia liczba pojazdów (ciężkich i lekkich) w 1h pory dnia

LPN/1h - średnia liczba pojazdów (ciężkich i lekkich) w 1h pory nocy

%PCD - procentowy udział pojazdów ciężkich w porze dnia

%PCN - procentowy udział pojazdów ciężkich w porze nocy

DW 178 – droga wojewódzka nr 178

Ponadto wnioskodawca założył, że na projektowanej obwodnicy zostanie zastosowana nawierzchnia SMA8. Ze względu na to, że czynnik ten w istotny sposób wpływa na poziom hałasu, organ nałożył zastosowanie tej nawierzchni, jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca specyfikę ruchu (w tym prędkość), układ geometryczny drogi oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki. Analiza została wykonana w oparciu o model matematyczny, który scharakteryzowano w *raporcie*. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu na granicy obszarów chronionych akustycznie na wysokości 1,5 m n.p.t. oraz przy elewacji budynków na wysokości 4,0 m n.p.t. Dodatkowo obliczenia wykonano w siatce punktów. Na podstawie tych wyników wyznaczono przebiegi izolinii poziomu hałasu odpowiadające dopuszczalnym poziomom hałasu dla terenów występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tj. 61 dB i 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy.

Analizując otrzymane wyniki poziomów hałasu stwierdzono, że w 1 z 14 wytypowanych lokalizacji prognozuje się przekroczenie hałasu 0,9 dB w porze dnia i 0,2 dB w porze nocy w roku prognozy 2037. Są to przekroczenia mieszczące się w dokładności modelu obliczeniowego wynikającego z uproszczeń podczas modelowania rzeczywistych uwarunkowań terenowych. Wnioskodawca wskazał, że obecnie nie przewiduje wykonania ekranów akustycznych. Konieczność ich zastosowania będzie oceniona na podstawie analizy porealizacyjnej. W uzupełnieniu *raportu* wskazane zostały 2 punkty (P5 oraz P9) do ww. analizy. W pierwszym z wymienionych punktów imisji zostały wykazane przekroczenia, natomiast drugi będzie zlokalizowany na granicy terenu ogródków działkowych, które częściowo zostaną zlikwidowane w wyniku budowy obwodnicy i istnieje ryzyko przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku.

Wobec powyższego Burmistrz Trzcianki nałożył na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Organ wskazał lokalizację 2 punktów pomiarowych zgodnie z punktami zaproponowanymi przez wnioskodawcę. Pomiary hałasu w ww. punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, zweryfikują przyjęty model obliczeniowy i wskażą na konieczność podjęcia dalszych działań. Pomiary w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.) lub inną metodyką obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

W *raporcie* przedstawiono wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów poruszających się po drodze dla tych samych perspektyw czasowych, jak w przypadku analizy akustycznej. W przeprowadzonej analizie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu określone zostały stężenia tlenków azotu, pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5, tlenku węgla, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych oraz benzeny powodowane emisją poruszających się pojazdów.

Z analizy wynika, iż wielkości emisji substancji z drogi na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą powodowały 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. 2010 r. Nr 16, poz.87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Emisja substancji do powietrza będzie zachodziła także podczas prowadzenia prac budowlanych. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w wyniku prowadzenia robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, uznano je za pomijalne.

Wskutek realizacji przedsięwzięcia trwałemu zajęciu i przekształceniu ulegną tereny gruntów o powierzchni około 39 ha. Według informacji przedstawionych w *raporcie*, rzędne terenu wynoszą od około 60,0 m na południu przedsięwzięcia do około 84,0 m n.p.m. przy północnej granicy inwestycji. Teren badań jest generalnie płaski, z wyraźnie zaznaczoną doliną rzeczną rzeki Trzciny, szczególnie w południowej części obwodnicy. Rzędna niwelety na większości przebiegu drogi zostanie podwyższona w stosunku do aktualnych rzędnych terenu. Wykop przewidziany jest jedynie w km około 5+100-5+600, jednak nie przewiduje się tam niwelety drogi poniżej zwierciadła wód gruntowych. Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi w miejscach realizacji planowanych obiektów inżynierskich oraz w celu usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą.

Budowę geologiczną rozpoznano w oparciu m.in. o opinię geotechniczną sporządzoną dla przebiegu wariantu wybranego do realizacji. Jak wynika z przedłożonych materiałów, w obszarze inwestycji przeważają grunty mineralne. Grunty organiczne stwierdzono głównie jako przypowierzchniowe soczewki torfu o miąższości od 0,3 m do 1,0 m (lokalnie 1,9 m). W miejscach ich występowania, podłoże zostanie wymienione na nośne. W badaniach stwierdzono występowanie zwierciadła wód podziemnych o charakterze swobodnym, lokalnie w przypadku głębszych otworów o charakterze napiętym. Zwierciadło nawiercono na głębokości od ok. 0,8 m p.p.t do 8,6 m p.p.t. Obszar inwestycji położony jest w obrębie głównego zbiornika wód podziemnych nr 127 Subzbiornik Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie. Najbliżej położone ujęcie wód podziemnych znajduje się w miejscowości Kadłubek w odległości około 135 m na wschód od osi planowanego przedsięwzięcia. Na obszarze inwestycji nie występują obszary i tereny górnicze.

Ze stanowiska Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile znak: BD.ZZŚ.2.435.308.2022.AK z 25 października 2022 r. wynika, że planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze dorzecza Odry, w obrębie następujących JCWP:

- PLRW600018188734 Glinica, która posiada status silnie zmienionej części wód. Jej aktualny stan został oceniony jako zły, a ocenę ryzyka określono jako zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych. Stan chemiczny oraz potencjał ekologiczny wód powierzchniowych określono jako dobry. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu, brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych.

- RW6000181887369 Trzcianka, która posiada status naturalnej części wód. Jej aktualny stan został oceniony jako zły. Ocenę ryzyka określono jako zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych. Stan chemiczny i potencjał ekologiczny wód powierzchniowych określono jako dobry. W zlewni JCWP występuje presja komunalna.

Przedmiotowe zamierzenie zostanie usytuowane na obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonych numerem PLGW600034. Stan ilościowy i chemiczny wód podziemnych dla tego obszaru oceniono jako słaby. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej JCW zostało określone jako zagrożone, ze względu na zmiany chemizmu wód związane z niedostatecznie oczyszczonymi ściekami komunalnymi, zbyt małym stopniem skanalizowania, szczególnie terenów wiejskich, składowiskami nieodpowiadającymi wymogom ochrony środowiska.

Uwzględniając klasyfikację, charakter i skalę inwestycji, po przeanalizowaniu złożonej dokumentacji, przy uwzględnieniu zaproponowanych rozwiązań chroniących środowisko stwierdzono, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zasoby wodne i stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335).

Planowana obwodnica Trzcianki koliduje dwukrotnie z rzeką Trzcinicą. Dla tej rzeki nie wyznaczono obszaru szczególnego zagrożenia powodzią. Niemniej jednak, w kolizji z tą rzeką, planowana inwestycja przecina dwukrotnie obszar o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, tj. w km około 0+000-1+800 oraz 5+700-6+900.

Najbliżej położonym zbiornikiem wodnym jest Jezioro Sarcze oddalone o ok. 88 m na południe od planowanego ronda w północnej części inwestycji. Teren, na którym planuje się włączenie obwodnicy do istniejącego układu drogowego zlokalizowany jest na rzędnej około 84 m n.p.m., natomiast lustro wody Jeziora Sarcze znajduje się na rzędnej około 78 m n.p.m., tj. 6 m poniżej terenu drogi. W dodatku, według numerycznego modelu terenu powierzchnia terenu opada dość gwałtownie ku lustru wody dopiero jakieś 20 m przed brzegiem zbiornika, podczas gdy droga planowana jest w tym miejscu w stosunkowo równym terenie. Ponadto, głębokość wykopów budowlanych nie powinna tu przekroczyć 1,5 m. Nie przewiduje się także odprowadzania wód opadowych i roztopowych w kierunku jeziora Sarcze. Zatem mimo stosunkowo bliskiej odległości, nie przewiduje się zagrożenia dla stabilności brzegów jeziora ani jakości wody w jeziorze Sarcze. Jedynie na etapie realizacji należy wykluczyć lokalizowane zapleczy budowy w otoczeniu jeziora Sarcze, a także we wspomnianych obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych.

Ze względu na pojawiające się w postępowaniu informacje, organ przeanalizował również ryzyko oddziaływania przedsięwzięcia na Torfowisko Kochanówka znajdujące się w odległości około 550 m na północ od planowanego przedsięwzięcia. Torfowisko Kochanówka znajduje się w strefie wododziału IV rzędu między zlewnią Trzcinicy, a zlewnią Glinicy. Obie te rzeki płyną w zasadzie równolegle w kierunku znajdującej się na południowy wschód rzeki Noteci do której uchodzą. Analiza mapy hydrograficznej wskazuje na istnienie sieci rowów bezpośrednio na zachód i wschód od torfowiska. Natomiast analiza morfologii terenu pomiędzy torfowiskiem, a planowanym układem drogowym wskazuje na istnienie wzniesienia terenu, uniemożliwiającego odpływ wody z torfowiska, bezpośrednio na południe, tj. w kierunku terenu, na którym planowana jest droga. Jeżeli zatem z terenu torfowiska następuje odpływ wód, to w kierunku zachodnim do rowów dopływających do Trzcinicy, lub wschodnim do rowów dopływających do Glinicy. Ponadto, morfologicznie teren, po którym planowana jest droga, znajduje się około 3 m poniżej powierzchni torfowiska. Według przedstawionych informacji droga nie będzie prowadzona w wykopie, wykopy budowlane związane z konstrukcją drogi osiągną około 1,5 m, a ewentualne odwodnienie wykopów możliwe jest jedynie w okolicy planowanego wiaduktu nad linią kolejową. Na analizowanym odcinku obwodnicy wody opadowe odprowadzane będą do rowów przydrożnych, a odbiornikami końcowymi będą cieki powierzchniowe w zlewni, w tym przypadku rzeka Trzcinica w km 0+586,5 oraz ciek bez nazwy w km 1+727,5, odpływające w kierunku południowym. Przeprowadzona analiza wykazała brak powiązania przedsięwzięcia z terenem torfowiska i znikome ryzyko oddziaływania. Zgodnie zatem z uzupełnieniem *raportu*, budowa i użytkowanie planowanej drogi nie będzie związane z drenażem wód podziemnych i nie przewiduje się, aby wpłynęła na zmniejszenie poziomu wód podziemnych w torfowisku.

W ciągu planowanej obwodnicy realizowane będą trzy obiekty inżynierskie: dwa mosty nad rzeką Trzcianką oraz wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 203 relacji Tczew-Kostrzyn, a także kilka przepustów lub przejść. Największym z tych obiektów będzie sześcioprzęsłowy most o łącznej długości około 249,0 m nad rzeką Trzcianką w kilometrze około 5+610 planowanej obwodnicy. Jak wynika z wyjaśnień, konstrukcję tego obiektu zdeterminowała morfologia terenu, bowiem przedmiotowy obiekt mostowy łączy obszar o podobnej rzędnej ponad wyraźną doliną rzeki Trzcinicy w km 5+600 do 5+900.

Przęsła obiektów mostowych wykonane będą jako prefabrykowane, co przyczyni się do skrócenia czasu ich budowy. Natomiast fundamenty obiektów realizowane będą w ściankach stalowych traconych (pozostawianych w gruncie). Przyczółki oraz filary wykonane zostaną jako żelbetowe masywne. Według przedstawionych w *raporcie* informacji, światło mostów zostanie dostosowane do wymagań hydrologiczno-hydraulicznych. Obiekty mostowe nie będą miały podpór w nurcie rzeki, rzeka przekroczona zostanie jednym przęsłem nurtowym. Nie przewiduje się zmian przebiegu koryta rzeki i cieków. Ewentualne umocnienie skarp zakłada się z zastosowaniem materiałów naturalnych, a ostateczny zakres prac w dolinach cieków uzgodniony zostanie z zarządcą rzeki.

Co do zasady, odwodnienie planowanego układu drogowego realizowane będzie poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni do projektowanych trawiastych rowów drogowych. Wody z obiektów inżynierskich, w tym mostów, a także odcinka projektowanej drogi w km około 2+600-3+300 oraz skrzyżowania projektowanej w km około 3+400-0+200 drogi wojewódzkiej, będą zbierane w system kanalizacji deszczowej, poprzez wpusty a następnie będą odprowadzane do rowu przydrożnego poprzez przykanaliki. Odwodnienie na obiekcie wykonane zostanie w systemie zamkniętym, ukrytym pomiędzy elementami konstrukcji. Odbiorami końcowymi będą cieki powierzchniowe w zlewni, w tym Trzcinica. Przed wlotem do odbiorników odprowadzających wody opadowe wnioskodawca planuje wykonać osadniki; wody opadowe spływające z dróg poprzecznych przewiduje odprowadzić do projektowanych rowów przydrożnych.

Uwzględniając szacowane natężenie ruchu pojazdów, w *raporcie* przeprowadzono analizę, z której wynika, że nie przewiduje się, aby stężenia zawiesiny ogólnej czy substancji ropopochodnych przekroczyły na wylocie do odbiornika wartości określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311). Jednak, w celu minimalizacji oddziaływania drogi na jakość wód, wnioskodawca zdecydował się na zastosowanie urządzeń podczyszczających w postaci osadników przed wylotami z systemu odwodnienia. Wobec czego, osadniki te planuje się w km ok. 0+255 (ciek bez nazwy), w km ok. 0+586,5 (rzeka Trzcianka), w km ok. 1+720 (ciek bez nazwy), w km ok. 5+610 (rzeka Trzcianka), w km ok. 7+000 (ciek bez nazwy – lokalnie Trzcinica).

Przeprowadzono również analizę ilościową wpływu zrzutu wód z odwodnienia na przepływy w odbiornikach wód opadowych i roztopowych. Analiza wykazała, że w tej skali przedsięwzięcie nie będzie wpływało znacząco na wielkości przepływów charakterystycznych, a udział procentowy projektowanego zrzutu wód opadowych w przepływie miarodajnym odbiorników nie będzie przekraczał w najgorszym przypadku 4%.

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania i utrzymania skutecznej redukcji zanieczyszczeń niezbędna będzie prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego organ nałożył warunek, aby prowadzić konserwację systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów.

W oparciu o przedłożoną dokumentację oraz stanowisko *Regionalnego Dyrektora oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile* Burmistrz Trzcianki wskazał szereg warunków dotyczących ochrony środowiska wodnego i gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia, które mają przede wszystkim na celu ograniczenie ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego lub zminimalizowanie jego skutków. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej, parkingów pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, miejsca tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych, sposobu i miejsca gromadzenia materiałów budowlanych.

Na etapie budowy, w celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, przewiduje się wykorzystanie wyłącznie sprzętu w pełni sprawnego technicznie oraz zorganizowanie zaplecza budowy na terenie utwardzonym. W jego granicach nie planuje się mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. Natomiast w przypadku tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach wyłożonych szczelnie płytami betonowymi i wyposażonych w sorbent. Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość wód oraz gruntu, a które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) będą magazynowane w szczelnych i zamykanych pojemnikach na szczelnym podłożu. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbent, a wszelkie wycieki będą niezwłocznie neutralizowane, aby zapobiec zanieczyszczeniu rzeki.

Wnioskodawca nie przewiduje poboru wody z rzeki na cele budowlane. Na potrzeby technologiczne i sanitarne woda pobierana będzie z sieci wodociągowej, a także dostarczana beczkowozami. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie będą powstawać ścieki przemysłowe. Natomiast ścieki bytowe na etapie prac budowlanych gromadzone będą w przenośnych toaletach, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych.

W zakresie robót ziemnych wnioskodawca przewiduje zdjęcie wyłącznie górnej warstwy humusu, natomiast wymiana gruntów może być konieczna w miejscach występowania w podłożu gruntów nienośnych. Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi głównie w miejscu fundamentów planowanych obiektów mostowych. Z uwagi na głębokość zalegania zwierciadła wód gruntowych, może nastąpić konieczność odwodnienia wykopów budowlanych, w tym pod posadowienie obiektów inżynierskich, polegające na pompowaniu nadmiaru gromadzącej się wody z wykopu zabezpieczonego ściankami szczelnymi. Głębokość takich wykopów nie powinna przekroczyć około 3 m. Pozwoli to ograniczyć odwodnienie. W przypadku odwadniania bezpośredniego należy zastosować osadniki podczyszczające odwadnianą wodę z zawiesiny ogólnej, przed jej wprowadzeniem do cieku naturalnego, bądź rowu z nim skomunikowanego. Zastosowane rozwiązania zapobiegają zamuleniu oraz zminimalizują czasową zmianę parametrów fizykochemicznych wody w odbiorniku.

Po szczegółowym przeanalizowaniu przedstawionych informacji, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, zakres robót budowlanych oraz urządzenia ochrony środowiska przyjęte do podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne, *Burmistrz Trzcianki* nie przewiduje negatywnego oddziaływania

przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe.

Z informacji zawartych w *raporcie* wynika, że gospodarowanie odpadami na etapie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Wytwórcą odpadów powstających na etapie budowy będzie firma prowadząca prace budowlane. Podczas budowy powstawać będą typowe odpady związane z pracami budowlanymi. Będą to przede wszystkim gleba i ziemia, w tym kamienie oraz odpady ulegające biodegradacji czyli elementy pozostałe po wycince drzew (np. konary drzew), a także opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych, czy odpady z remontów i przebudowy dróg. Powstające na placu budowy oraz w bazach materiałowych i zapleczach sanitarnych odpady, będą podlegać selektywnej zbiórce w sposób zabezpieczający je przed rozprzestrzenianiem się w środowisku. Należy mieć na uwadze, że magazynowanie odpadów w przyrodzie możliwe jest jedynie dla odpadów obojętnych dla środowiska i powstających w dużych ilościach jak masy ziemne czy odpady gruzu betonowego.

Zgodnie z treścią *raportu* na etapie realizacji powstaną również odpady niebezpieczne np. zużyty olej z pojazdów pracujących na budowie np. 13 02 06* lub inne z grupy 13, które nie będą magazynowane na terenie budowy, a ich wytwórcą będzie podmiot świadczący usługi budowlane wykonywane za pomocą maszyn. Zużyte oleje będą wymieniane w zewnętrznych stacjach serwisujących pojazdy i przekazywane do odzysku i dalej do unieszkodliwienia. Nie można wykluczyć, że na etapie realizacji wytworzony będzie również odpad z grupy 15 np. 15 01 10* Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone. Odpad taki będzie magazynowany w specjalnym szczelnym pojemniku i przekazywany uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia. Powyższy sposób gromadzenia odpadów niebezpiecznych ograniczy do minimum możliwość ewentualnych wycieków z gromadzonych odpadów co minimalizuje ich wpływ na środowisko gruntowo-wodne i z tego względu został wskazany jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady pochodzące z czyszczenia ulic i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni. Planowany układ komunikacyjny jest inwestycją przewidzianą do eksploatacji na przestrzeni wielu lat. W przypadku zaprzestania jej użytkowania na etapie likwidacji powstaną odpady podobne do odpadów wytwarzanych na etapie budowy, tj. odpady z remontów i przebudowy dróg. W takim przypadku, gdy część odpadów będzie wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.), wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, będzie obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami.

Przedmiotowa inwestycja położona jest częściowo w obszarze chronionego krajobrazu „Puszcza nad Drawą”. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Noteci PLH300004 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Nadnoteckie Łęgi, oddalone o ok. 3,3 km od inwestycji. Ponadto w zasięgu 5 km występują: obszar chronionego krajobrazu „Dolina Noteci”, użytki ekologiczne: Szuwar Osinecki, Szuwar Łomnicki. Z pisma Nadleśnictwa Trzcianka z 6 września 2024 r., znak: ZG.7212.13.2024 wynika także, że na działkach o numerach ewidencyjnych 7204/1 oraz

7203/1 obręb Dłużewo, gm. Trzcianka planowane jest utworzenie użytku ekologicznego „Torfowisko Kochanówka”. W sąsiedztwie projektowanej drogi w odległości do 200 m zlokalizowane są drzewa pomnikowe: grupa cisów i miłorząb dwuklapowy (w parku podworskim na terenie nadleśnictwa Trzcianka), lipa drobnolistna „Aleksandra” (w pobliżu parku).

Przedsięwzięcie w początkowym fragmencie przebiega przez korytarz ekologiczny GKPN-25 Puszcza Drawska, w sąsiedztwie korytarza GKPN-C-7B Środkowa Dolina Noteci wyznaczonych w opracowaniu: *Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011. Przedsięwzięcie położone jest w odległości ok. 550 m od obszaru ważnego dla ptaków pn. Dolina Noteci wyznaczonego w opracowaniu Wylegała P., Kuźniak S., Dolata P. T. „*Obszary ważne dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji na terenie województwa wielkopolskiego*”, poza granicami krajobrazów priorytetowych zidentyfikowanych w ramach Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego, który został uchwalony Uchwałą nr LI/1000/23 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2023 r. Na podstawie ww. audytu krajobrazu ustalono, że w początkowym i końcowym fragmencie inwestycja przebiega przez krajobraz leśny z przewagą siedlisk borowych. W pozostałej i zarazem dominującej części – znajduje się w krajobrazie wiejskim z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych, tworzących małe pola, gdzie rzeźba terenu jest równinna. Najbliższa strefa ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania ptaków wyznaczona wokół gniazda orlika krzykliwego, oddalona jest o około 2,5 km od przedsięwzięcia.

Obszary chronionego krajobrazu o nazwie „Puszcza nad Drawą” oraz „Dolina Noteci” zostały ustanowione rozporządzeniem nr 5/98 Wojewody Piłskiego z dnia 15 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia obszarów chronionego krajobrazu w województwie piłskim (Dz. Urz. Województwa Piłskiego z 1998 r. Nr 13, poz. 83). Ustawa z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2001 r. Nr 3, poz. 21) w art. 11 określała, iż przepisy wykonawcze wydane na podstawie przepisów Ustawy z dnia 16 października 1991 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 114, poz. 492 z późn. zm.), zachowują moc do czasu wejścia w życie aktów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień ustawowych w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w zakresie, w jakim nie są z nią sprzeczne, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia jej wejścia w życie. Zatem w granicach przedmiotowych obszarów chronionego krajobrazu nie obowiązują obecnie zakazy. Obszary te jednak, zgodnie z art. 7 Ustawy z dnia 7 grudnia 2000 r. o zmianie ustawy o ochronie przyrody oraz na podstawie art. 153 Ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zachowały byt prawny jako forma ochrony przyrody. Analizując przedmiotową inwestycję w zakresie oddziaływania na ww. obszary chronionego krajobrazu, organ wziął pod uwagę fakt, że dla obszaru chronionego krajobrazu „Puszcza nad Drawą” oraz „Dolina Noteci” nie ma obowiązujących przepisów wykonawczych. Dodatkowo w obszarze chronionego krajobrazu „Puszcza nad Drawą” znajduje się jedynie przebudowywany fragment drogi gminnej ul. Za jeziorem, który zostanie dowiązany do nowego układu drogowego – ronda przy początku opracowania. Jednocześnie odległość od obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Noteci” jest znaczna i wynosi ok. 3,6 km. Burmistrz Trzcianki podziela stanowisko *Regionalnego*

Dyrektora, który uznał, że przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z celami, dla których powołano ww. formy ochrony.

Teren projektowanego użytku „Torfowisko Kochanówka” stanowi siedlisko zależne od wód, w obrębie którego zinventaryzowano następujące gatunki chronione roślin: bagno pospolite, rosiczka okrągłolistna, torfowiec kończysty, modrzewnica zwyczajna oraz bobrek trójlistkowy. Zgodnie z wyjaśnieniem z 9 grudnia 2024 r. działania związane z budową drogi nie wpłyną na projektowany użytek, oddalony o ok. 550 m w kierunku północnym od planowanej drogi. Nie projektuje się niwelety drogi poniżej nawierconego poziomu wód gruntowych. Wykop przewidziany jest jedynie w zakresie km ok. 5+100 do 5+600. Nie projektuje się trwałego obniżania zwierciadła wód gruntowych.

Podstawą oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko był *raport*, przygotowany przez zespół autorów pod kierownictwem dr Krzysztofa Pyszego (30 maja 2023 r.) wraz z jego uzupełnieniami oraz załącznikami, tj.: Charakterystyką botaniczną przedmiotowego terenu, opracowaną w związku z planowaną inwestycją przez dr Magdalenę Wojciechowską; Inwentaryzacją zieleni (dendrologiczną) wykonaną na potrzeby realizacji inwestycji przez mgr. Bartosza Skrzypczaka - kierownika projektu (Poznań, 11 kwietnia 2023 r.); Ekspertyzą przyrodniczą dotyczącą chronionych gatunków zwierząt sporządzoną na potrzeby niniejszej inwestycji przez zespół autorów: Bartosz Skrzypczak, Marcin Pakuła, Barbara Czyż-Pakuła, Marcin Miętkowski (Poznań 2021-2023); Opinią ornitologiczną dotyczącą występowania bielika (*Haliaeetus albicilla*) w związku z planowaną obwodnicą miasta Trzcianki wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz – Trzcianka – Czarnków, obejmującą działki o numerach ewidencyjnych 230/4 obręb Dłużewo, 187/3 i 187/6 obręb Trzcianka, wraz z analizą obszaru potencjalnego oddziaływania 100 m, sporządzoną na zlecenie Burmistrza Trzcianki przez dra Jakuba Glapan (Piła, październik 2024).

Zgodnie z treścią przedłożonej dokumentacji inwentaryzację szaty roślinnej i siedlisk przyrodniczych przeprowadzono w sezonie wegetacyjnym 2022 r. na terenie inwestycji wraz z buforem 200 m od osi projektowanej drogi. Analizowany teren jest zróżnicowany pod względem siedliskowym. Na większości obszaru rozwinęła się głównie roślinność synantropijna, związana z miejscami silnie przekształconymi przez człowieka. Występują tu gatunki pospolite, kosmopolityczne, szeroko rozpowszechnione. Na dużej części terenu inwestycji przeważają tereny otwarte, użytkowane w zdecydowanej większości jako grunty orne. W obszarze podmiejskim występują nieużytki. Miejscami najcenniejszymi dla zachowania różnorodności biologicznej są stoki i dna dolin rzek Trzcianki i Trzcinicy oraz jezioro Sarcze wraz z otaczającymi je lasami. W dolinach rzek stwierdzono niewielkie płaty o charakterze ziołoroślowym. Stanowią one mozaikę gatunków łąk wilgotnych, świeżych, ziołoroślowych oraz – czasem – szuwarowych. Stwierdzono takie gatunki jak: kozłek lekarski, przytulia biała, wyka ptasia, jaskier ostry, żywokost lekarski. W obrębie stawów lub oczek śródpolnych, występujących głównie w północnej części analizowanego terenu w krajobrazie pól uprawnych oraz nowopowstałych zabudowań Trzcianki, stwierdzono szuwary (głównie trzcinowe i móżgowe) oraz zbiorowiska wielkoszuwarowe z *Magnocaricion*. Zbiorowiska leśne występują głównie w północnej i południowej części opisywanego terenu. Na północy stanowią je głównie lasy o charakterze gospodarczym złożone z nasadzeń sosny, brzozy brodawkowej, świerku zwyczajnego, olszy czarnej i miejscami dębu szypułkowego. W południowej części inwestycja przebiega w sąsiedztwie lasów gdzie również dominują nasadzenia sosny, uzupełnione głównie o brzozę, dąb i olszę. W tym

rejonie znajduje się także park podworski. Ponadto występują zadrzewienia śródpolne oraz aleje drzew. Stwierdzono także występowanie wielu gatunków roślin obcego pochodzenia (antropofitów). Na terenie planowanej inwestycji w obszarze działki o numerze ewidencyjnym 3320/2 obręb Miasto Trzcianka, gm. Trzcianka, na granicy parku podworskiego od strony zabudowań mieszkalnych odnotowano jedno stanowisko gatunku inwazyjnego: bożodrzew gruczołowaty.

W buforze stwierdzono 8 typów siedlisk podlegających ochronie w ramach Dyrektywy Siedliskowej. Trzy spośród nich to siedliska nieleśne, pozostałe 5 stanowią siedliska leśne. Spośród siedlisk nieleśnych, Jezioro Sarcze - zlokalizowane w północnej części miasta Trzcianka (na pow. ok. 50 h), reprezentuje siedlisko 3150 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*. W buforze inwestycji znajduje się jedynie niewielki, północno-wschodni fragment tego siedliska. Ponadto występuje siedlisko 6510 Łąki świeże użytkowane ekstensywnie, którego 2 płaty (o powierzchni 1,3 ha i 1,0 ha) stwierdzono w dolinie rzeki Trzcianki. W miejscu tym, odnotowano także drobno powierzchniowy płat siedliska 6120 Ciepłolubne śródładowe murawy napiaskowe. W lasach na terenie Nadleśnictwa Trzcianka stwierdzono niewielkie fragmenty siedlisk przyrodniczych: 9110 Kwaśne buczyny (o powierzchni 0,9 ha), 9130 Żyzne buczyny (o powierzchni 1,3 ha), 9170 Grądy środkowoeuropejskie i subkontynentalne (o powierzchni 0,8 ha), *91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe (o powierzchni 2,5 ha). Siedliska te skupione są głównie w południowej części analizowanego obszaru. W pobliżu części płatów siedlisk lub wręcz przez ich powierzchnię przebiega trasa projektowanej drogi. W wariantcie inwestycyjnym częściowemu zniszczeniu ulegną siedliska: *91E0 na powierzchni 4684 m² (co stanowi 18% utraty siedliska na stanowisku); 9110 na powierzchni 525 m² (5,8% utraty siedliska na stanowisku); 9170 na powierzchni 1582 m² (19,8% utraty siedliska na stanowisku); 6510 - jeden płat na powierzchni 250 m² (1,9% utraty siedliska na stanowisku) oraz drugi płat na powierzchni 1158 m² (11,6% utraty siedliska na stanowisku). Przedłożona w raporcie analiza wariantów przedsięwzięcia wykazała, że w wariantcie alternatywnym nastąpi większe zniszczenie siedlisk priorytetowych *91E0. Wariant ten przebiega przez centralne części tych siedlisk, natomiast wariant inwestycyjny przez wschodnie. W wariantcie alternatywnym wystąpiłoby także większe zniszczenie siedliska 9170. Mając na uwadze skalę zniszczeń i ingerencji w chronione siedliska przyrodnicze uznano, że wariant inwestycyjny jest wariantem korzystniejszym dla środowiska niż wariant alternatywny.

Badania terenowe wykazały także, że w strefie buforowej stwierdzono obecność częściowo chronionych roślin czterech gatunków na 20 stanowiskach. Najliczniej występują kocanki piaszkowe, które odnotowano na 14 stanowiskach, przy czym powierzchnia każdego ich płatu mieści się w przedziale: od 0,5 m² do 30 m². Gatunek ten występuje przede wszystkim na piaszczystych gruntach porolnych oraz nieużytkach. W północnej części obszaru badań w lesie, odnotowano stanowisko rokitnika pospolitego (o powierzchni 100 m²), zaś w pobliżu m. Kochanówka (na drodze gruntowej na skraju kompleksu leśnego), stwierdzono 1 stanowisko fałdownika nastroszonego (o powierzchni 2 m²). W parku podworskim odnotowano 4 stanowiska cisa pospolitego objęte ochroną jako pomniki przyrody. Drzewa te najprawdopodobniej zostały nasadzone. Jednakże w opinii autora badań, w omawianym miejscu niewykluczone jest dalsze spontaniczne (samoistne, bez udziału człowieka)

rozmnażanie tego gatunku. Na zinwentaryzowanym obszarze nie stwierdzono występowania gatunków roślin będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej, wymienionych w załącznikach Dyrektywy Siedliskowej, gatunków rzadkich i cennych wymienionych np. w Czerwonej Liście Roślin, Czerwonej Księdze Roślin. Planowane przedsięwzięcie wiąże się z bezpośrednim zniszczeniem tylko 1 stanowiska kocanki piaskowej o powierzchni ok. 2 m². Stanowisko to zlokalizowane jest w km 5+420 w odległości ok. 50 m od osi planowanej obwodnicy, w miejscu planowanego zakończenia drogi lokalnej. Nie przewiduje się zniszczenia większej powierzchni stanowisk gatunków chronionych roślin. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się oddziaływania na elementy szaty roślinnej oraz na chronione siedliska przyrodnicze. Nie stwierdzono konieczności monitoringu w tym zakresie.

Inwentaryzację dendrologiczną załączoną do *raportu* przeprowadzono w dniach 31 marca i 1 kwietnia 2023 r. Łącznie zidentyfikowano 2067 drzew, w tym wielopięnnych oraz 1396 m² krzewów i odrośli. Przedmiotowe zadrzewienie stanowią: drzewa przydrożne, tworzone przez nasadzenia celowe o znacznych rozmiarach (dominujący gatunek lipa drobnolistna) oraz nasadzenia rzędowe młodych drzew z gatunku jarzab pospolity, grusza droбноowocowa. Ponadto występują: obszary zwartego zadrzewienia tworzone przez nasadzenia celowe gatunków iglastych; obszary zwartego zadrzewienia o charakterze naturalnym (towarzyszące ciekom, bądź terenom podmokłym). Na inwentaryzowanym obszarze znajduje się sad o powierzchni 1765 m². W obrębie badanych drzew nie stwierdzono siedlisk chronionych gatunków owadów, mszaków oraz porostów. Stwierdzono natomiast gniazda i dziuple ptasie.

Przedstawiona inwentaryzacja fauny została wykonana na obszarze inwestycji i w buforze 300 m. W odniesieniu do płazów i ssaków (w tym nietoperzy) bufor badawczy rozszerzono o znajdujące się w większej odległości ekosystemy wodno-błotne. Obserwacje (bez ptaków) przeprowadzono: 6 i 23 lipca oraz 3 września 2021 r. oraz 9 stycznia, 28 marca, 6 kwietnia, 21 maja, 29 lipca 2022 r.

W buforze badawczym stwierdzono występowanie pospolitych chronionych bezkręgowców: ślimaka winniczka i trzmieli. Nie stwierdzono optymalnych siedlisk chrząszczy saproksylicznych. Odnotowano stosunkowo liczne populacje płazów i gadów. Obserwowano gatunki wczesne ginące w skali kraju, wymienione w II i IV załączniku Dyrektywy Siedliskowej i pionierskie. Najliczniej obserwowano żaby z grupy żab zielonych. Rozród potwierdzono w kilku siedliskach, głównie w północnej części obszaru inwestycji. W przypadku części osobników dokonano oznaczenia typu w oparciu o wokalizację. Wyodrębniono osobniki w typie żaby jeziorkowej i żaby wodnej. Spośród żab brunatnych liczniejsza była żaba trawna. Jednakże zaobserwowano również rozród żaby moczarowej. Na uwagę zasługuje obecność kumaka nizinnego, którego rozród potwierdzono w 4 siedliskach. W północnej części inwestycji stwierdzono także rzekotki drzewne. Łącznie odnotowano 16 siedlisk płazów, spośród których w kolizji z planowaną inwestycją są 4, tj.: siedlisko żab zielonych w dolinie rzeki Trzcianki w km 0+584; siedlisko kumaka nizinnego, rzekotki drzewnej, żaby trawnej i jeziorkowej stanowiące podmokły las z rozlewiskami w km 1+705; siedlisko żab zielonych związane z rzeką Trzcianką w km 5+681; cenne siedlisko licznych gatunków płazów tworzone przez duży obszar w dolinie cieku ze stałymi i efemerycznymi rozlewiskami w km 6+973. Pozostałe siedliska, położone są poza terenem inwestycji, w odległościach ok. 24 i 25 m od osi planowanej drogi w km 1+671, 1+307 oraz powyżej 50 m. Z uwagi na fakt, że inwentaryzację rozpoczęto dopiero pod koniec marca,

podczas gdy wiosenny okres migracji dla większości gatunków płazów w Polsce rozpoczyna się przeciętnie od 15 lutego i trwa do końca maja, a w okresie jesiennej migracji przeprowadzono obserwacje zaledwie w jednym terminie, tj.: 3 września, należy uznać że jej wyniki są najprawdopodobniej zaniżone. Jednakże na podstawie analizy siedlisk oraz znalezionych martwych osobników, ustalono prawdopodobne przebiegi szlaków migracji płazów przecinanych przez planowaną inwestycję w km: 0+173, 0+448, 0+612, 1+273, 1+363, 1+618, 1+749, 1+876, 2+066, 2+329, 4+437, 5+921. W wyniku realizacji inwestycji dojdzie do fragmentacji szlaków migracji płazów, zwiększenia ryzyka śmiertelności i pogorszenia warunków siedliskowych. Wobec czego na trasie planowanej drogi wyróżniono 3 odcinki wymagające minimalizacji negatywnych oddziaływań: w km 0+000 – 2+600 (fragment najistotniejszy), 5+500 – 6+000, 6+800 – 7+300. Wśród gadów stosunkowo licznie obserwowano zaskrońca zwyczajnego. Bardzo liczna była także jaszczurka zwinka.

Obserwacje awifauny przeprowadzono w okresie od kwietnia 2021 r. do kwietnia 2023 r. podczas kontroli terenowych w terminach: 12 kwietnia, 3 maja, 14 maja, 29 maja, 16 czerwca, 31 czerwca, 14 lipca, 16 sierpnia, 10 września, 11 października 2021 r., 14 lutego, 21 marca 2022 r. oraz 31 marca i 1 kwietnia 2023 r. Badaniami objęto teren inwestycji wraz z buforem 250 m w każdą stronę od osi planowanej drogi. W pasie od 250 m do 500 m dodatkowo skupiono się na siedliskach, w których spodziewano się większej różnorodności ornitologicznej, zwracając szczególną uwagę na gatunki o niekorzystnym statusie ochronnym. W trakcie prac odnotowano szereg gatunków ptaków, dla których teren objętym badaniami stanowi siedlisko lęgowe oraz kilkanaście gatunków pojawiających się w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia jedynie w okresie migracji. Łącznie zaobserwowano 88 gatunków, z czego 10 wymienionych jest w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, tj. błotniak stawowy, bocian biały, bocian czarny, derkacz, dzięcioł czarny, gąsiorek, kania czarna, lerka, ortolan i żuraw. Stanowiska lęgowe tych gatunków znajdują się w obszarze bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia. Jednakże żaden z nich nie został stwierdzony w kategorii gniazdowanie pewne. Ze względu na preferencje środowiskowe i dostępność alternatywnych siedlisk w sąsiedztwie inwestycji, nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na lokalne populacje ww. gatunków. Pozostałe gatunki stanowią, m. in.: białorytka, bogatka, dzierlatka, kania ruda, kowalik, piecuszek, pustułka, rokitniczka, świergotek łąkowy, czajka, puszczyk, myszołów, dzięcioł duży, świstunka leśna. Oględziny wykonane w marcu 2023 r. wykazały obecność 50 drzew stanowiących potencjalne siedliska ptaków dziuplastych. Drzewa te znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej osi drogi w wariantcie preferowanym i należą do gatunków: robinia biała, lipa drobnolistna, grusza pospolita, śliwa ałycza mirabelka, klon zwyczajny, głóg jednoszyjkowy. Obwody pni tych drzew mieszczą się w przedziałach od 89 cm do 300 cm. Realizacja inwestycji wiąże się z częściowym zniszczeniem siedlisk wykorzystywanych przez ptaki oraz ryzykiem śmiertelności wskutek kolizji z pojazdami.

Z przedłożonej w uzupełnieniu opinii ornitologicznej (Piła, październik 2024) wynika, że w trakcie kontroli terenowej wykonanej w dniach 10 i 11 października 2024 r. na działkach o numerach ewidencyjnych 230/4 obręb Dłużewo oraz 187/3, 187/6 obręb Trzcianka wraz z buforem 100 m nie stwierdzono gniazd bielika ani śladów wskazujących na możliwe gniazdowanie tego gatunku w tym obszarze. W rejonie znajdują się miejsca jego żerowania, m.in. otwarte siedliska mokradłowe, łąki, czy np. znajdujące się na południe od obszaru objętego analizą Jezioro Okunie. W świetle

wyjaśnień wnioskodawcy z dnia 4 lutego 2025 r. najbliższy obszar gniazdowania bielika znajduje się na północny-zachód od jeziora Logo, a jego główne żerowiska położone są poza obszarem inwestycji. Nie wykluczono także zalatywania nad stawy rybne w okolicy inwestycji.

Spośród ssaków (z wyłączeniem nietoperzy) dominują zwierzęta kopytne. Zwierzęta te żerowały wzdłuż całego przebiegu inwestycji. Nie zaobserwowano aktywności dużych drapieżników. Stwierdzone gatunki to: wiewiórka, jelen szlachetny, sarna, dzik, jeź sp., kuna domowa, borsuk, kret europejski. W północnej części obszaru zarejestrowano dużą aktywność bobra. Nie wykluczono także obecności wydry zarówno w północnej i południowej części obszaru badań. Realizacja inwestycji nie spowoduje fragmentacji istotnych w skali regionu szlaków migracji ssaków, a jedynie fragmentację terytoriów osobniczych. W odległościach 77 m i 99 m od osi planowanej drogi obserwowano martwe osobniki kuny domowej oraz jeża.

Bioróżnorodność chiropterofauny jest stosunkowo niewielka. Dominują pospolite w regionie karliki malutkie i związane z okolicami siedlisk wodnych - karliki drobne. Wzdłuż całego przebiegu inwestycji powszechnie obserwowano borowce wielkie. W kilku lokalizacjach, głównie w północnej części inwestycji obserwowanonocki. Na obszarach leśnych stwierdzononocki Natterera, a ponad ciekami żerującenocki rude. Większość obserwacji dotyczyła przylotów lub żerowania. W odniesieniu do borowców wielkich i karlików malutkich obserwowano wieczorną aktywność. Przybliżona lokalizacja kolonii borowca wielkiego znajduje się w km 0+223 w odległości 237 m od osi planowanej drogi, zaś karlika malutkiego w km 1+594 w odległości 579 m (wieczorne rojenie). Podczas zimowych obserwacji nie stwierdzono miejsc hibernacji nietoperzy.

W celu minimalizacji inwestycji na środowisko przyrodnicze organ określił w niniejszej decyzji szereg warunków. Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie na likwidowane siedliska i gatunki, Burmistrz Trzcianki nałożył warunek zaplanowania prac w sposób najmniej ingerujący w siedliska przyrodnicze i gatunki chronione oraz ograniczenia ich zniszczenia do niezbędnego minimum. W związku z kolizją, dopuszcza się zniszczenie stanowiska gatunku chronionego: kocanki piaskowej, a także płatów chronionych siedlisk przyrodniczych: *91E0; 9110; 9170; 6510 położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, na powierzchniach określonych w warunku. Jednocześnie w odniesieniu do chronionych gatunków roślin: kocanki piaskowej, fałdownik nastroszony i rokitnik pospolity nałożono warunek, aby przed rozpoczęciem prac wytyczyć i oznaczyć w terenie, w widoczny sposób, ich stanowiska niekolidujące z pracami oddalone do ok. 100 m od inwestycji. Podczas planowania prac należy także uwzględnić drzewa stanowiące pomniki przyrody, występujące w odległości do ok. 200 m od inwestycji. W celu ochrony łągów rozwiniętych w dnach dolin rzecznych oraz olsu źródłiskowego na stoku rzeki Trzcianki wskazany został warunek prowadzenia wszystkich prac w sąsiedztwie terenów podmokłych wyłącznie od strony planowanej jezdni w sposób nie wykraczający poza granice planowanego pasa drogowego. Dodatkowo organ nałożył warunek, aby zaplecza budowy, place postojowe, bazy materiałowo-osprzętowe, składy paliw, drogi dojazdowe były lokalizowane na terenach o niskich walorach szaty roślinnej, z uwzględnieniem odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów podmokłych.

Z uwagi na konieczną wycinkę 2332 pni drzew i krzewów na powierzchni 1231 m², w celu minimalizacji negatywnych oddziaływań wycinki drzew i krzewów na środowisko,

mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, Burmistrz Trzcianki nałożył warunek przeprowadzenia wycinki poza ich sezonem lęgowym, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. Drzewa przydrożne stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową, ponieważ liniowe zadrzewienia na terenach otwartych są bardzo wyrazistymi dominantami. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcję korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-system z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. Dlatego też w celu rekompensaty negatywnego wpływu wycinki drzew i krzewów w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku ich nasadzeń. Obwody drzew do wycinki mierzone na wysokości 130 cm mieszczą się w przedziałach od 15 cm do 349 cm. Wobec powyższego, kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń w skali 1:2 (dwa nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 100 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 (trzy nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 200 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 (cztery nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 300 cm oraz nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów i powierzchnia rzutu koron drzew o obwodzie do 20 cm włącznie. Obwód drzew należy mierzyć na wysokości 130 cm. Dodatkowo w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunek dotyczący jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. Wprowadzanie do środowiska przyrodniczego i przemieszczanie w nim gatunków obcych, zgodnie z art. 7 Ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1589 ze zm.) jest co do zasady zakazane. Choć tereny zieleni wskazane zostały jako jeden z wyjątków od tego zakazu, warunek nasadzeń minimalizujących straty przyrodnicze w oparciu wyłącznie o gatunki rodzime w niniejszym przypadku jest zasadny. Należy mieć na uwadze, że każdy gatunek obcy może w przyszłości stać się gatunkiem zagrażającym rodzimej bioróżnorodności; w odniesieniu do drzew status inwazyjnych zyskały w ostatnich dziesięcioleciach np. jesion pensylwański, dąb czerwony, a regionalnie i lokalnie także bożodrzew gruczołowaty, wiązowiec zachodni czy orzech włoski. W związku z powyższym organ zobowiązał inwestora aby do nasadzeń nie wykorzystywać roślin gatunków obcych. Do pozostawienia przeznaczonych ma być 255 drzew i 4 stanowiska krzewów o powierzchni 165 m². W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki Burmistrz Trzcianki nałożył szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki, a dodatkowo także warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczaniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W związku z obecnością 50 drzew dziuplastych, po przeprowadzeniu prac wycinkowych w ramach rekompensaty utraty siedlisk, planowany jest montaż skrzynek lęgowych w ilości 60 sztuk typu A, 20 typu A1, 15 typu B oraz 5 typu D w rejonie terenu inwestycji. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na ptaki oraz zwiększenia bioróżnorodności terenu inwestycji powyższe zostało uwzględnione w warunku

niniejszej decyzji, z jednoczesnym wskazaniem konieczności zawieszenia skrzynek zaraz po zakończeniu budowy w miejscach wskazanych przez ornitologa – zawieszenie ich w nieodpowiednich miejscach oraz terminie (zbyt późno) wpłynie na zasiedlenie i sukces lęgowy. Skrzynki lęgowe należy wieszać w taki sposób aby nie zostały zniszczone, przegrzane czy eksponowane na niekorzystne warunki atmosferyczne (otwór wejściowy nie może być skierowany w taki sposób aby dostawały się do wnętrza opady). Z tego powodu należy je montować w porozumieniu ze specjalistą.

Dla zachowania funkcji korytarza ekologicznego, umożliwiającego swobodną migrację zwierząt, w tym również gatunków chronionych na odcinkach wymagających minimalizacji, tj. od ok. km 0+000 do km 2+600, od km 5+500 do km 6+000, od km 6+800 do km 7+300 organ nałożył warunek budowy obiektów inżynierskich pełniących funkcję przejść dla zwierząt małych i średnich o wskazanych w warunku parametrach i rodzaju przejścia, w wyznaczonych lokalizacjach. Planowane w km 0+586, 5+610 obiekty mostowe M1, M2 łączą obszary o znacznych różnicach wysokościowych. Przejścia dla zwierząt zapewniono tu pomiędzy podporami pośrednimi mostów, a podstawą skarp nasypu, o parametrach określonych w warunku, odpowiednio dla każdego obiektu. Planowane rozwiązania nie zakładają realizacji podpór w nurcie rzek. Zatem organ sformułował warunek, aby fundamenty podpór mostów M1 i M2 zlokalizować w całości pod powierzchnią skarpy i przyległego terenu. Dla budowy obiektu P4 w km ok. 7+002 przewidziano dwa możliwe warianty konstrukcyjne o zbliżonych parametrach, określonych w warunku. Jeden w technologii okraczającej istniejący ciek, drugi w technologii wbudowanej w istniejący ciek. W drugim wariantcie wody cieku płyną całym przekrojem obiektu, w związku z powyższym zaprojektowano półki przytwierdzone do ścian bocznych, wypełnione gruntem. Ostateczny wybór konstrukcji dokonany zostanie przez Inwestora na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego i będzie uzależniony m.in. od nałożonych na Inwestora zobowiązań organów (uzgodnień, decyzji), kosztów inwestycji, strategii utrzymaniowej infrastruktury drogowej. Na podstawie *raportu*, w buforze do 100 m w km od 0+000 do ok. 0+700 i od 1+600 do 2+200 występują lasy. Zgodnie z uzupełnieniem, na ww. odcinkach zlokalizowane będą przejścia P1, M1, P2 i P3 oraz dodane na etapie wyjaśnień przepusty dla płazów, które mogą być wykorzystywane również przez małe ssaki zlokalizowane w km. 0+195, 0+450, 1+620, 1+880, 2+060. Nie planuje się szczególnego zagospodarowania terenów wokół tych przejść, ponieważ stanowią one tereny leśne i w ocenie autorów *raportu* nie występuje taka konieczność. Na całej długości odcinków od ok. km 0+000 do km 2+600, od km 5+500 do km 6+000, od km 6+800 do km 7+300 należy wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające, o określonych w warunku parametrach. Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych w miejscach narażonych na przedostawanie się płazów na teren budowy. Założono, że ich lokalizacja powinna być tożsama z lokalizacją ogrodzeń ostatecznych. Wobec powyższego, w celu minimalizacji negatywnego wpływu na małe zwierzęta organ nałożył warunek, aby przed rozpoczęciem i w trakcie trwania prac budowlanych w okresie między 15 marca a 30 października na wyżej wskazanych odcinkach zastosować tymczasowe wygradzenia chroniące przed przedostawaniem się płazów na teren prac, o parametrach określonych w warunku. Niemniej o konieczności budowy ogrodzeń tymczasowych na etapie budowy powinien zdecydować nadzór przyrodniczy obecny na budowie, co zostało uwzględniono w odrębnym warunku niniejszej decyzji. W celu ochrony małych zwierząt

na etapie realizacji nałożono warunek, aby podczas prowadzenia prac ziemnych minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopu, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce, poza teren realizacji prac budowlanych. Taką samą kontrolę należy przeprowadzić bezpośrednio przed zasypianiem wykopów. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie eksploatacji nałożono warunek, aby zabezpieczyć wszystkie obiekty infrastruktury odwodnieniowej, mogące stanowić pułapkę dla małych zwierząt (w szczególności płazów) przed możliwością przedostawania się do nich lub wyposażenia w elementy umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt.

W ekspertyzie przyrodniczej zalecono, aby w km 2+500 – 5+000 wykonać co najmniej jeden 200 m odcinek umożliwiający migrację średnich ssaków po powierzchni drogi. W tym celu w uzupełnieniu zasugerowano, m.in. wypłaszczenie rowów, niestosowanie barier ochronnych, stosowne oznakowanie przejścia, ograniczenie prędkości. W uzupełnieniu doprecyzowano także, że wypłaszczenie planuje się od km 4+250 do 5+100. Jednocześnie w tej części zlokalizowany będzie, co najmniej jeden i dłuższy niż 200 m, odcinek umożliwiający migrację zwierząt, spełniający warunki opisane powyżej. Niemniej we fragmencie przy węźle konieczne będzie zastosowanie barier i realizowane będą nasadzenia. Wobec powyższego, w celu umożliwienia migracji dużym i średnim ssakom, na odcinku w km 4+250 do 5+100 nałożono warunek, realizacji co najmniej jednego przejścia dla zwierząt po powierzchni drogi o szerokości co najmniej 200 m. W obrębie przejścia zapewnić należy przebieg drogi na poziomie otaczającego ją terenu (lub tylko nieznacznie różniącego się poziomem niwelety względem otoczenia), bez oświetlenia jezdni i barier ochronnych (z wyłączeniem fragmentu przy węźle). Dodatkowo wprowadzić należy znak ograniczenia prędkości jazdy do 50 km/h i stosownie oznaczyć przejście.

Realizacja inwestycji spowoduje fragmentację szlaków migracji nietoperzy w km: 1+398, 1+461, 1+476, 3+526, 4+230, 6+314. Wnioskodawca przewiduje zachowanie ciągłości liniowych elementów krajobrazu i umożliwienie bezpiecznego przelotu nietoperzy ponad lub pod drogą. W uzupełnieniu doprecyzowane zostało, że w obrębie skrzyżowań konieczność wycinki drzew ograniczona będzie do niezbędnego minimum, przy równoczesnym zachowaniu ciągłości istniejących zadrzewień. Jednocześnie w miejscach, gdzie konieczna będzie wycinka drzew przewidziano nasadzenia minimalizujące. Wyjaśniono także, że nie planuje się montażu ekranów wymuszających podwyższenie pułapu lotu. W celu zapewnienia ciągłości przelotów organ zobowiązał inwestora, aby w miejscu przecięcia ww. szlaków migracji w pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzić wzdłuż drogi, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących. Na większości odcinków drogi nie planuje się oświetlenia, jednakże lokalizacja projektowana w obrębie skrzyżowań w km 3+400 do 3+700 oraz 4+100 do 4+350 koliduje z wyznaczonymi w km 3+526 oraz 4+230 trasami przelotu nietoperzy. W odniesieniu do powyższego, w uzupełnieniu zostały zaproponowane oprawy, z których światło będzie ukierunkowane tylko na drogę. Doprecyzowano także, że w km 3+526 oraz 4+230 stwierdzono karliki, które są na tyle pospolite w regionie, że nie ma uzasadnienia dla stosowania droższych i bardziej zaawansowanych metod minimalizacji takich jak bramownice. W celu wykluczenia znacząco negatywnego wpływu zanieczyszczenia światłem na chiropterofaunę Burmistrz Trzcianki wskazał warunek zastosowania opraw kierunkowych w miejscach przelotów nietoperzy w obrębie skrzyżowań w km 3+400 do 3+700 oraz 4+100 do 4+350.

Ze względu na zakres planowanych prac oraz lokalizację przedsięwzięcia w obrębie siedlisk chronionych gatunków oraz płatów chronionych siedlisk przyrodniczych organ widzi konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, który powinien obejmować: kontrolę realizacji warunków określonych w niniejszej decyzji; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych i siedlisk przyrodniczych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych w wyniku realizacji planowanych prac; podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie płotków herpetologicznych.

Mając na uwadze nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, Burmistrz Trzcianki nie przewiduje znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym 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. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Ze względu na lokalizację planowanej inwestycji w obszarze chronionego krajobrazu „Puszcza nad Drawą”, bez aktualnie obowiązujących zakazów, poza obszarami Natura 2000 nie nastąpi również negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze będące przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000 oraz cele ochrony obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na inne obszary chronione, w tym projektowany użytek „Torfowisko Kochanówka”. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000. Zaznaczyć należy, że prace związane z realizacją przedsięwzięcia, niezależnie od terminu ich realizacji, mogą powodować naruszenie zakazów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408), w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) i w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2022 r. poz. 2380). Przed przystąpieniem do prac sprzecznych z zakazami określonymi w wyżej cytowanych aktach prawnych należy uzyskać zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Przedmiotowa inwestycja będzie wpływać na klimat. Zgodnie z zapewnieniem wnioskodawcy w uzupełnieniu *raportu* planowane przedsięwzięcie będzie realizowane zgodnie ze „Strategicznym planem adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030”, w sposób minimalizujący wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Jak wskazano w ww. dokumencie sektor transportu jest szczególnie wrażliwy na zmiany klimatu. Transport drogowy ze względu na przestrzenny charakter jest szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in.

tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej i pojazdów mogą się w przyszłych latach nasilać. Analogiczne zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstszym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej, nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczanie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy, a wielokrotne przechodzenie przez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

Planując przedsięwzięcie wnioskodawca uwzględnił szereg działań minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na zmiany klimatu. Zapewniony zostanie odpowiedni dobór materiałów i sposób prowadzenia prac budowlanych dostosowany do zmieniających się warunków klimatycznych. Technologia budowy drogi uwzględni obowiązujące przepisy prawa i normy budowlane co gwarantować będzie odporność konstrukcji na mogące się pojawić ekstrema pogodowe, jak deszcze nawalne czy wysokie lub niskie temperatury powietrza. Ponadto skala wycinki drzew została zminimalizowana i zostanie zrekompensowana nowymi nasadzeniami. Planowane odwodnienie nowej drogi zaprojektowane zostanie w sposób zapewniający możliwie efektywne zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych, tak by chronić lokalne zasoby wody i pośrednio przeciwdziałać skutkom suszy; system odwodnienia będzie konserwowany.

Planowana budowa obwodnicy ma wpłynąć na zmniejszenie liczby i czasu trwania kongestii komunikacyjnych w mieście, a pośrednio ma wpłynąć na zmniejszenie ilości zanieczyszczeń, które trafiają do powietrza w związku z pracą silników spalinowych.

W obrębie terenu inwestycji, jak i w jego oddziaływaniu zidentyfikowane zostały obiekty objęte ochroną konserwatorską. W związku z powyższym przed przystąpieniem do prac koniecznym będzie konsultacja ww. czynności z odpowiednim miejscowo konserwatorem zabytków. W wyniku powyższego ustalone zostaną, jeżeli będzie to konieczne zasady prowadzenia prac w obrębie terenów objętych ochroną konserwatorską. Jednocześnie zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2024 r., poz. 1292) na etapie prowadzenia prac budowlanych w przypadku odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem archeologicznym, przy użyciu dostępnych środków należy ten przedmiot zabezpieczyć i oznakować miejsce jego znalezienia oraz powiadomić właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli to nie jest możliwe, właściwego wójta.

Ze względu na szczegółowy opis planowanej inwestycji oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1) i 10) *ustawy ooś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w postanowieniu oraz w *raporcie*.

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

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1, a także udostępnia się na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 127 § 1, § 2 oraz art. 129 § 1, § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r., poz. 572) od decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile, za pośrednictwem Burmistrza Trzcianki, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Na podstawie art. 127a § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r., poz. 572), przed upływem terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.
2. Przebieg planowanego przedsięwzięcia

Burmistrz Trzcianki

Krzysztof W. Jaworski

Otrzymują:

1. pełnomocnik wnioskodawcy Burmistrz Trzcianki Krzysztof W. Jaworski
2. właściciele nieruchomości zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*,
3. aa

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu, ul. Kościuszki 57, 61-891 Poznań
(znak sprawy: WOO-II.4221.6.2023.ZP.18),
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Czarńkowie, ul. Zamkowa 8, 64-700 Czarńków
(znak sprawy: ON-NS.9011.12.46.2022),
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Pile, ul. Motylewska 7, 64-920 Piła
(znak sprawy: BD.ZZŚ.2.435.308.2022.AK),
4. Starosta Czarńkowsko-Trzcianecki, ul. Rybaki 3, 64-700 Czarńków, na podstawie art. 86 a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji).

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Trzcianki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178 Wałcz - Trzcianka – Czarnków w wariantcie inwestycyjnym I proponowanym przez wnioskodawcę.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miasta Trzcianka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 178, w województwie wielkopolskim, w powiecie czarnkowsko-trzcianeckim, w gminie Trzcianka. Planowana obwodnica będzie omijać miasto od wschodniej strony. Będzie ona realizowana na terenach leśnych, łąkach, gruntach użytkowanych rolniczo, przecinanych przez istniejące ciągi komunikacyjne, linię kolejową, gazociąg: średniego i wysokiego ciśnienia oraz cieki wodne (bez nazwy, Trzcianka, Trzcinica).

Początek drogi planowany jest jako włączenie w drogę wojewódzką nr 178 skrzyżowaniem typu rondo, na północ od Jeziora Sarcze w obrębie ewidencyjnym Dłużewo. Następnie trasa obwodnicy przebiega na wschód przecinając rzekę Trzcinicę (Trzciankę) i drogę powiatową nr 1327P, dalej w kierunku południowym za zbiornikami wodnymi zlokalizowanymi na działkach o numerach ewidencyjnych 272/22, 272/19, 272/6, 274 obręb Dłużewo. Na dalszym przebiegu przecina linię kolejową nr 203 i drogę wojewódzką nr 180 oraz drogę powiatową nr 1331P, po przekroczeniu której przebiega w kierunku południowo-zachodnim w obrębie ewidencyjnym miasto Trzcianka. Po przekroczeniu rzeki Trzcinicy (Trzcianki) i jej dopływu, włącza się skrzyżowaniem typu rondo w drogę wojewódzką nr 178 w km 7+500.

Projektowany przebieg drogi będzie zlokalizowany poza terenami o zwartej zabudowie. W zasięgu oddziaływania 100 m od przedsięwzięcia znajdują się tereny rekreacyjno-wypoczynkowe w 2 lokalizacjach oraz rozproszone tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej.

W obszarze inwestycji przeważają grunty mineralne. Grunty organiczne stwierdzono głównie jako przypowierzchniowe soczewki torfu o miąższości od 0,3 m do 1,0 m (lokalnie 1,9 m). W miejscach ich występowania, podłoże zostanie wymienione na nośne. W badaniach stwierdzono występowanie zwierciadła wód podziemnych o charakterze swobodnym, lokalnie w przypadku głębszych otworów o charakterze napiętym. Zwierciadło nawiercono na głębokości od ok. 0,8 m p.p.t. do 8,6 m p.p.t. Obszar inwestycji położony jest w obrębie głównego zbiornika wód podziemnych nr 127 Subzbiornik Złotów-Piła-Strzelce Krajeńskie. Najbliżej położone ujęcie wód podziemnych znajduje się w miejscowości Kadłubek w odległości około 135 m na wschód od osi planowanego przedsięwzięcia. Na obszarze inwestycji nie występują obszary i tereny górnicze.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze dorzecza Odry, w obrębie następujących JCWP: PLRW600018188734 Glinica oraz RW6000181887369 Trzcianka oraz na obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej numerem PLGW600034.

Przedmiotowa inwestycja położona jest częściowo w obszarze chronionego krajobrazu „Puszcza nad Drawą”. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 są: specjalny obszar ochrony siedlisk Dolina Noteci PLH300004 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Nadnoteckie Łęgi, oddalone o ok. 3,3 km od inwestycji. Ponadto w zasięgu 5 km występują: obszar chronionego krajobrazu „Dolina Noteci”, użytki ekologiczne: Szuwar Osinecki, Szuwar Łomnicki. Z pisma Nadleśnictwa Trzcianka z 6 września 2024 r., znak: ZG.7212.13.2024 wynika także, że na działkach o numerach ewidencyjnych 7204/1 oraz 7203/1 obręb Dłużewo, gm. Trzcianka planowane jest utworzenie użytku ekologicznego „Torfowisko Kochanówka”. W sąsiedztwie projektowanej drogi w odległości do 200 m zlokalizowane są drzewa pomnikowe: grupa cisów i miłorząb dwukłapowy (w parku podworskim na terenie nadleśnictwa Trzcianka), lipa drobnolistna „Aleksandra” (w pobliżu parku).

Przedsięwzięcie w początkowym fragmencie przebiega przez korytarz ekologiczny GKPN-25 Puszcza Drawska, w sąsiedztwie korytarza GKPN-C-7B Środkowa Dolina Noteci wyznaczonych w opracowaniu: *Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce*. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011. Przedsięwzięcie położone jest w odległości ok. 550 m od obszaru ważnego dla ptaków pn. Dolina Noteci wyznaczonego w opracowaniu Wylegała P., Kuźniak S., Dolata P. T. „*Obszary ważne dla ptaków w okresie gniazdowania oraz migracji na terenie województwa wielkopolskiego*”, poza granicami krajobrazów priorytetowych zidentyfikowanych w ramach Audytu krajobrazowego województwa wielkopolskiego, który został uchwalony Uchwałą nr LI/1000/23 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2023 r. Na podstawie ww. audytu krajobrazu ustalono, że w początkowym i końcowym fragmencie inwestycja przebiega przez krajobraz leśny z przewagą siedlisk borowych. W pozostałej i zarazem dominującej części – znajduje się w krajobrazie wiejskim z przewagą mozaikowo rozmieszczonych użytków rolnych, tworzących małe pola, gdzie rzeźba terenu jest równinna. Najbliższa strefa ostoi, miejsc rozrodu i regularnego przebywania ptaków wyznaczona wokół gniazda orlika krzykliwego, oddalona jest o około 2,5 km od przedsięwzięcia.

Planowana obwodnica Trzcianki koliduje dwukrotnie z rzeką Trzcinicą. Dla tej rzeki nie wyznaczono obszaru szczególnego zagrożenia powodzią. Niemniej jednak, w kolizji z tą rzeką, planowana inwestycja przecina dwukrotnie obszar o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, tj. w km około 0+000-1+800 oraz 5+700-6+900.

Najbliżej położonym zbiornikiem wodnym jest Jezioro Sarcze oddalone o ok. 88 m na południe od planowanego ronda w północnej części inwestycji. Teren, na którym planuje się włączenie obwodnicy do istniejącego układu drogowego zlokalizowany jest na rzędnej około 84 m n.p.m., natomiast lustro wody Jeziora Sarcze znajduje się na rzędnej około 78 m n.p.m., tj. 6 m poniżej terenu drogi. Według numerycznego modelu terenu powierzchnia terenu opada dość gwałtownie ku lustru wody dopiero jakieś 20 m przed

brzegiem zbiornika, podczas gdy droga planowana jest w tym miejscu w stosunkowo równym terenie.

Przebieg planowanego przedsięwzięcia został przedstawiony na rysunku stanowiącym załącznik nr 2 do niniejszej decyzji.

Rodzaj technologii:

Głównym elementem przedsięwzięcia jest budowa drogi klasy G oraz związana z nią budowa i przebudowa układu drogowego, o długości ok. 7,5 km. Realizacja przedsięwzięcia może wymagać przebudowy napowietrznej linii elektroenergetycznej o napięciu znamionowym 110 kV. Planowana budowa drogi krzyżuje się z gazociągami wysokiego ciśnienia oraz linią kolejową, ale nie będzie konieczności ich przebudowy.

W ramach prac niezbędna będzie przebudowa infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją, w tym napowietrznej linii elektroenergetycznej o napięciu znamionowym 110 kV. Przedsięwzięcie koliduje z fragmentem farmy fotowoltaicznej. Powierzchnia farmy przewidziana do likwidacji wynosi około 1005 m², przy zachowaniu 84368 m² istniejącej instalacji, co stanowi 1,1% powierzchni całej instalacji. Ponadto przedsięwzięcie ingeruje w część terenu ogródków działkowych. Budowa drogi wiąże się również z wycinką kolidujących drzew oraz nasadzeniami rekompensacyjnymi.

Na projektowanej obwodnicy zostanie zastosowana nawierzchnia SMA8.

Planowana szerokość jezdni wyniesie 7,0 m, a pobocza 1,5 m. Nawierzchnia zostanie dostosowana do kategorii ruchu KR4. Na warstwie ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej wykonana zostanie podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym, a dalej podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem i następnie z betonu asfaltowego. Warstwa wiążąca wykonana zostanie z betonu asfaltowego.

Niezbędne będzie wykonanie 3 obiektów mostowych – dwóch nad rzeką Trzcianką oraz jednego nad linią kolejową nr 203 Tczew – Kostrzyn, a także inne obiekty inżynierskie przeznaczone do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez korpus drogi.

W zakresie robót ziemnych przewiduje się zdjęcie wyłącznie górnej warstwy humusu, natomiast wymiana gruntów może być konieczna w miejscach występowania w podłożu gruntów nienośnych. Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi głównie w miejscu fundamentów planowanych obiektów mostowych. Z uwagi na głębokość zalegania zwierciadła wód gruntowych, może nastąpić konieczność odwodnienia wykopów budowlanych, w tym pod posadowienie obiektów inżynierskich, polegające na pompowaniu nadmiaru gromadzącej się wody z wykopu zabezpieczonego ściankami szczelnymi. Głębokość takich wykopów nie powinna przekroczyć około 3 m. Pozwoli to ograniczyć odwodnienie. W przypadku odwadniania bezpośredniego należy zastosować osadniki podczyszczające odwadnianą wodę z zawiesiny ogólnej, przed jej wprowadzeniem do cieku naturalnego, bądź rowu z nim skomunikowanego. Zastosowane rozwiązania zapobiegają zamuleniowi oraz zminimalizują czasową zmianę parametrów fizykochemicznych wody w odbiorniku.

Przęsła obiektów mostowych wykonane będą jako prefabrykowane, co przyczyni się do skrócenia czasu ich budowy. Natomiast fundamenty obiektów realizowane będą w ściankach stalowych traconych (pozostawianych w gruncie). Przyczółki oraz filary wykonane zostaną jako żelbetowe masywne. Światło mostów zostanie dostosowane do wymagań hydrologiczno-hydraulicznych. Obiekty mostowe nie będą miały podpór w nurcie rzeki, rzeka przekroczona zostanie jednym przęsłem nurtowym. Nie przewiduje się zmian przebiegu koryta rzeki i cieków. Ewentualne umocnienie skarp zakłada się z zastosowaniem materiałów naturalnych, a ostateczny zakres prac w dolinach cieków uzgodniony zostanie z zarządcą rzeki.

Co do zasady, odwodnienie planowanego układu drogowego realizowane będzie poprzez odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni jezdni do projektowanych trawiastych rowów drogowych. Wody z obiektów inżynierskich, w tym mostów, a także odcinka projektowanej drogi w km około 2+600-3+300 oraz skrzyżowania projektowanej w km około 3+400-0+200 drogi wojewódzkiej, będą zbierane w system kanalizacji deszczowej, poprzez wpusty a następnie będą odprowadzane do rowu przydrożnego poprzez przykanaliki. Odwodnienie na obiekcie wykonane zostanie w systemie zamkniętym, ukrytym pomiędzy elementami konstrukcji. Odbiorami końcowymi będą cieki powierzchniowe w zlewni, w tym Trzcinica. Przed wlotem do odbiorników odprowadzających wody opadowe wnioskodawca planuje wykonać osadniki; wody opadowe spływające z dróg poprzecznych przewiduje odprowadzić do projektowanych rowów przydrożnych.

Wskutek realizacji przedsięwzięcia trwałemu zajęciu i przekształceniu ulegną tereny gruntów o powierzchni około 39 ha. Rzędne terenu wynoszą od około 60,0 m na południu przedsięwzięcia do około 84,0 m n.p.m. przy północnej granicy inwestycji. Teren badań jest generalnie płaski, z wyraźnie zaznaczoną doliną rzeczną rzeki Trzcinicy, szczególnie w południowej części obwodnicy. Rzędna niwelety na większości przebiegu drogi zostanie podwyższona w stosunku do aktualnych rzędnych terenu. Wykop przewidziany jest jedynie w km około 5+100-5+600, jednak nie przewiduje się tam niwelety drogi poniżej zwierciadła wód gruntowych. Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi w miejscach realizacji planowanych obiektów inżynierskich oraz w celu usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą.

W celu minimalizacji oddziaływania drogi na jakość wód, wnioskodawca zdecydował się na zastosowanie urządzeń podczyszczających w postaci osadników przed wylotami z systemu odwodnienia. Wobec czego, osadniki te planuje się w km ok. 0+255 (ciek bez nazwy), w km ok. 0+586,5 (rzeka Trzcinianka), w km ok. 1+720 (ciek bez nazwy), w km ok. 5+610 (rzeka Trzcinianka), w km ok. 7+000 (ciek bez nazwy – lokalnie Trzcinica).

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania i utrzymania skutecznej redukcji zanieczyszczeń niezbędna będzie prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego prowadzona będzie konserwacja systemu oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów.

Na etapie budowy, w celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, przewiduje się wykorzystanie wyłącznie sprzętu w pełni sprawnego technicznie oraz zorganizowanie zaplecza budowy na terenie utwardzonym. W jego granicach nie planuje się mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. Natomiast w przypadku tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach wyłożonych szczelnie płytami betonowymi

i wyposażonych w sorbent. Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość wód oraz gruntu, a które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) będą magazynowane w szczelnych i zamykanych pojemnikach na szczelnym podłożu. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbent, a wszelkie wycieki będą niezwłocznie neutralizowane, aby zapobiec zanieczyszczeniu rzeki.

Nie przewiduje się poboru wody z rzeki na cele budowlane. Na potrzeby technologiczne i sanitarne woda pobierana będzie z sieci wodociągowej, a także dostarczana beczkowozami. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie będą powstawać ścieki przemysłowe. Natomiast ścieki bytowe na etapie prac budowlanych gromadzone będą w przenośnych toaletach, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych.

Podczas budowy powstawać będą typowe odpady związane z pracami budowlanymi. Będą to przede wszystkim gleba i ziemia, w tym kamienie oraz odpady ulegające biodegradacji czyli elementy pozostałe po wycince drzew (np. konary drzew), a także opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych, czy odpady z remontów i przebudowy dróg. Powstające na placu budowy oraz w bazach materiałowych i zapleczach sanitarnych odpady, będą podlegać selektywnej zbiórce w sposób zabezpieczający je przed rozprzestrzenianiem się w środowisku. Magazynowanie odpadów w przyrodzie możliwe jest jedynie dla odpadów obojętnych dla środowiska i powstających w dużych ilościach jak masy ziemne czy odpady gruzu betonowego.

Na etapie realizacji powstaną również odpady niebezpieczne np. zużyty olej z pojazdów pracujących na budowie np. 13 02 06* lub inne z grupy 13, które nie będą magazynowane na terenie budowy, a ich wytwórcą będzie podmiot świadczący usługi budowlane wykonywane za pomocą maszyn. Zużyte oleje będą wymieniane w zewnętrznych stacjach serwisujących pojazdy i przekazywane do odzysku i dalej do unieszkodliwienia. Nie można wykluczyć, że na etapie realizacji wytworzony będzie również odpad z grupy 15 np. 15 01 10* Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone. Odpad taki będzie magazynowany w specjalnym szczelnym pojemniku i przekazywany uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwienia. Powyższy sposób gromadzenia odpadów niebezpiecznych ograniczy do minimum możliwość ewentualnych wycieków z gromadzonych odpadów co minimalizuje ich wpływ na środowisko gruntowo-wodne i z tego względu został wskazany jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady pochodzące z czyszczenia ulic i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni. Planowany układ komunikacyjny jest inwestycją przewidzianą do eksploatacji na przestrzeni wielu lat. W przypadku zaprzestania jej użytkowania na etapie likwidacji powstaną odpady podobne do odpadów wytwarzanych na etapie budowy, tj. odpady z remontów i przebudowy dróg. W takim przypadku, gdy część odpadów będzie wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r. poz. 1587 z późn. zm.), wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, będzie obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami.

Z uwagi na konieczną wycinkę 2332 pni drzew i krzewów na powierzchni 1231 m², w celu minimalizacji negatywnych oddziaływań wycinki drzew i krzewów na środowisko, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, wycinka przeprowadzona będzie poza ich sezonem lęgowym, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia.

W związku z obecnością 50 drzew dziuplastych, po przeprowadzeniu prac wycinkowych w ramach rekompensaty utraty siedlisk, planowany jest montaż skrzynek lęgowych w ilości 60 sztuk typu A, 20 typu A1, 15 typu B oraz 5 typu D w rejonie terenu inwestycji.

W celu rekompensaty negatywnego wpływu wycinki drzew i krzewów zostaną wykonane nasadzenia zastępcze. Obwody drzew do wycinki mierzone na wysokości 130 cm mieszczą się w przedziałach od 15 cm do 349 cm. Wobec powyższego, kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz jego wiekiem zostaną wykonane nasadzenia w skali 1:2 (dwa nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 100 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 (trzy nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 200 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 (cztery nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 300 cm oraz nasadzenia krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów i powierzchnia rzutu koron drzew o obwodzie do 20 cm włącznie. Do nasadzeń nie będą stosowane gatunki obce.

W wyniku realizacji inwestycji dojdzie do fragmentacji szlaków migracji płazów, zwiększenia ryzyka śmiertelności i pogorszenia warunków siedliskowych. Wobec czego na trasie planowanej drogi wyróżniono 3 odcinki wymagające minimalizacji negatywnych oddziaływań: w km 0+000 – 2+600 (fragment najistotniejszy), 5+500 – 6+000, 6+800 – 7+300. Wśród gadów stosunkowo licznie obserwowano zaskrońca zwyczajnego. Bardzo liczna była także jaszczurka zwinka.

Aby zminimalizować negatywne oddziaływanie na likwidowane siedliska i gatunki, Burmistrz Trzcianki prace zostaną zaplanowane w sposób najmniej ingerujący w siedliska przyrodnicze i gatunki chronione oraz ograniczenia ich zniszczenia do niezbędnego minimum. W związku z kolizją, dopuszcza się zniszczenie stanowiska gatunku chronionego: kocanki piaskowej, a także płatów chronionych siedlisk przyrodniczych: *91E0; 9110; 9170; 6510 położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia, na powierzchniach określonych w warunku. W odniesieniu do chronionych gatunków roślin: kocanki piaskowej, fałdownik nastroszony i rokićnik pospolity przed rozpoczęciem prac zostaną wytyczone i oznaczone w terenie, w widoczny sposób, ich stanowiska niekolidujące z pracami oddalone do ok. 100 m od inwestycji. Podczas planowania prac należy także uwzględnić drzewa stanowiące pomniki przyrody, występujące w odległości do ok. 200 m od inwestycji. W celu ochrony lęgów rozwiniętych w dnach dolin rzecznych oraz olsu źródłiskowego na stoku rzeki Trzcianki prace prowadzone będą w sąsiedztwie terenów podmokłych wyłącznie od strony planowanej jezdni w sposób nie wykraczający poza granice planowanego pasa drogowego. Zaplecza budowy, place postojowe, bazy materiałowo-osprzętowe, składy paliw, drogi dojazdowe zostaną zlokalizowane na terenach o niskich walorach szaty roślinnej, z uwzględnieniem odległości nie mniejszej niż 50 m od terenów podmokłych.

Dla zachowania funkcji korytarza ekologicznego, umożliwiającego swobodną migrację zwierząt, w tym również gatunków chronionych na odcinkach wymagających minimalizacji, tj. od ok. km 0+000 do km 2+600, od km 5+500 do km 6+000, od km

6+800 do km 7+300 zostaną wybudowane obiekty inżynierskie pełniące funkcję przejść dla zwierząt małych i średnich o wskazanych w warunku parametrach i rodzaju przejścia, w wyznaczonych lokalizacjach. Planowane w km 0+586, 5+610 obiekty mostowe M1, M2 łączą obszary o znacznych różnicach wysokościowych. Przejścia dla zwierząt zapewniono tu pomiędzy podporami pośrednimi mostów, a podstawą skarp nasypu, o parametrach określonych w warunku, odpowiednio dla każdego obiektu. Planowane rozwiązania nie zakładają realizacji podpór w nurcie rzek. Fundamenty podpór mostów M1 i M2 zostaną zlokalizowane w całości pod powierzchnią skarpy i przyległego terenu. Dla budowy obiektu P4 w km ok. 7+002 przewidziano dwa możliwe warianty konstrukcyjne o zbliżonych parametrach, określonych w warunku. Jeden w technologii okraczającej istniejący ciek, drugi w technologii wbudowanej w istniejący ciek. W drugim wariancie wody cieku płyną całym przekrojem obiektu, w związku z powyższym zaprojektowano półki przytwierdzone do ścian bocznych, wypełnione gruntem. Ostateczny wybór konstrukcji dokonany zostanie przez Inwestora na etapie opracowywania projektu budowlanego i wykonawczego i będzie uzależniony m.in. od nałożonych na Inwestora zobowiązań organów (uzgodnień, decyzji), kosztów inwestycji, strategii utrzymaniowej infrastruktury drogowej.

W buforze do 100 m w km od 0+000 do ok. 0+700 i od 1+600 do 2+200 występują lasy, na ww. odcinkach zlokalizowane będą przejścia P1, M1, P2 i P3 oraz dodane na etapie wyjaśnień przepusty dla płazów, które mogą być wykorzystywane również przez małe ssaki zlokalizowane w km. 0+195, 0+450, 1+620, 1+880, 2+060. Nie planuje się szczególnego zagospodarowania terenów wokół tych przejść, ponieważ stanowią one tereny leśne i w ocenie autorów *raportu* nie występuje taka konieczność. Na całej długości odcinków od ok. km 0+000 do km 2+600, od km 5+500 do km 6+000, od km 6+800 do km 7+300 zostaną wykonane stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające. Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych w miejscach narażonych na przedostawanie się płazów na teren budowy. Ich lokalizacja powinna być tożsama z lokalizacją ogrodzeń ostatecznych. prac budowlanych. Prowadzony będzie również nadzór przyrodniczy.

W celu umożliwienia migracji dużym i średnim ssakom, na odcinku w km 4+250 do 5+100 wykonane zostanie co najmniej jedno przejście dla zwierząt po powierzchni drogi o szerokości co najmniej 200 m. W obrębie przejścia zostanie zapewniony przebieg drogi na poziomie otaczającego ją terenu (lub tylko nieznacznie różniącego się poziomem niwelety względem otoczenia), bez oświetlenia jezdni i barier ochronnych (z wyłączeniem fragmentu przy węźle). Dodatkowo zostanie wprowadzony znak ograniczenia prędkości jazdy do 50 km/h i stosownie oznaczyć przejście.

Realizacja inwestycji spowoduje fragmentację szlaków migracji nietoperzy w km: 1+398, 1+461, 1+476, 3+526, 4+230, 6+314. Zostanie zachowana ciągłość liniowych elementów krajobrazu i umożliwiony bezpieczny przelot nietoperzy ponad lub pod drogą. W obrębie skrzyżowań konieczność wycinki drzew ograniczona będzie do niezbędnego minimum, przy równoczesnym zachowaniu ciągłości istniejących zadrzewień. W miejscach, gdzie konieczna będzie wycinka drzew przewidziano nasadzenia minimalizujące. W celu zapewnienia ciągłości przelotów, w miejscu przecięcia ww. szlaków migracji w pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzi wzdłuż drogi, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących.

Na większości odcinków drogi nie planuje się oświetlenia, jednakże lokalizacja projektowana w obrębie skrzyżowań w km 3+400 do 3+700 oraz 4+100 do 4+350 koliduje z wyznaczonymi w km 3+526 oraz 4+230 trasami przelotu nietoperzy. Wykorzystane zostaną oprawy, z których światło będzie ukierunkowane tylko na drogę. W km 3+526 oraz 4+230 stwierdzono karliki, które są na tyle pospolite w regionie, że nie ma uzasadnienia dla stosowania droższych i bardziej zaawansowanych metod minimalizacji takich jak bramownice. W celu wykluczenia znacząco negatywnego wpływu zanieczyszczenia światłem na chiropterofaunę zostaną zastosowane oprawy kierunkowe w miejscach przelotów nietoperzy w obrębie skrzyżowań w km 3+400 do 3+700 oraz 4+100 do 4+350.

Burmistrz Trzcianki

Krzysztof W. Jaworski