Decyzja Środowiskowa.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA

Poznań, 24 WRZ 2019

WOO-II.420.101.2018.PC.29

Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.), dalej *ustawa ooś*, zawiadamiam strony postępowania o wydanej 24.09.2019 r. decyzji, której treść podaję poniżej.

art. 82 ust. 1 ustawy obwieszczenie.

Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło jego udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Publiczne udostępnienie niniejszego zawiadomienia w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu następuje z dniem 27 WRZ 2019

Art. 49 § 1 *k.p.a.* Jeżeli przepis szczególny tak stanowi, zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej.
Art. 49 § 2 *k.p.a.* Dzień, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej wskazuje się w treści tego obwieszczenia, ogłoszenia lub w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.
Art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego

rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia przy braku możliwości dopuszczenia się mapy.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Zbigniew Gołębiewski
Kierownik Oddziału
Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięć Liniowych

WOO-II.420.101.2018.PC.28

Poznań, 24.09.2019 r.

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. l), art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w

Kaliszu, działającego przez pełnomocnika pana Marcina Kasałkę, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia ul. Szerokiej z ul. Łódzką – odcinek od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury w Kaliszu", według wariantu I.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

   Przedsięwzięcie polega na budowie drogi klasy G wraz z wlotami i drogami bocznymi o łącznej długości ok. 1365 m (określonej z dokładnością do 15 m), o przekroju dwujezdniowym, z jezdniami o dwóch pasach ruchu. W ramach przedsięwzięcia planuje się także obustronne ścieżki rowerowe i chodniki wzdłuż drogi, 5 zatok autobusowych oraz 4 skrzyżowania typu rondo. Początek drogi znajdować się będzie na skrzyżowaniu ul. Łódzkiej i Trasy Bursztynowej. Droga składać się będzie z dwóch odcinków o długościach 710 m i 310 m – drugi odcinek przebiegał będzie prostopadle do pierwszego. Koniec drogi przewidziany jest na przedłużeniu ulicy Owsianej. Projektowana droga połączy tereny przewidziane pod zabudowę mieszkaniową z ulicą Łódzką i dalej Trasą Bursztynową.

   Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie we wschodniej części miasta Kalisza w dzielnicy Tyniec, na działkach o numerach ewidencyjnych: 10/3, 11, 18, 12/3, 10/1 obręb 049 Tyniec; 19/6, 19/7, 20, 21, 22, 10/2, 10/5, 11/1, 11/2, 9/10, 23/8, 23/3 obręb 050 Tyniec; 27, 26/11, 26/7, 197/11, 1/3, 160,1/4, 2 obręb 051 Tyniec; 27, 36/1, 36/2, 35/2, 40, 15/9, 16/5, 10/2, 10/1, 10/4, 9/8, 9/15 obręb 031 Tyniec.

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

   1) Prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
   2) Zaplecze budowy z miejscem postoju pojazdów i maszyn, zorganizować na utwardzonym podłożu, z dala od cieków powierzchniowych.
   3) Środki transportu oraz sprzęt budowlany użytkowany w fazie budowy serwisować i tankować w wyznaczonych i zorganizowanych do tego celu miejscach na zapleczu budowy, poza strefą ewentualnych podtopień; podłoże w tych miejscach utwardzić i uszczelnić.
   4) Substancje mogące zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne magazynować w szczelnych i zamykanych pojemnikach, na utwardzonej nawierzchni.
   5) Plac budowy i zaplecze techniczne wyposażyć w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków.
   6) Zaplecze sanitarne budowy wyposażyć w przenośne toalety, a ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych; opróżnianie i wywóz nieczystości prowadzić przez uprawnione podmioty.
   7) Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
   8) Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zgromadzonych; pojemniki lokalizować w miejscach utwardzonych; miejsca magazynowania odpowiednio oznakować, zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi i dostępem osób postronnych.
   9) Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.

10) Przeprowadzać regularne czyszczenie nawierzchni drogowej zastosowanej w projektowanym układzie komunikacyjnym.
11) Zastosować rozwiązania ograniczające dopuszczalną prędkość ruchu na projektowanej drodze do wartości 50 km/h przez całą dobę.
12) Prace polegające na wycince drzew prowadzić w terminie od początku września do końca lutego, tj. poza sezonem lęgowym większości gatunków ptaków. W przypadku konieczności wykonania wycinki w sezonie lęgowym, dopuszcza się jej realizację po udokumentowanym wykluczeniu obecności gatunków podlegających ochronie przez nadzór przyrodniczy lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do stwierdzonych gatunków chronionych.
13) W pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki roboty ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzić z zachowaniem następujących zasad:
   - nie wykonywać wykopów bliżej niż 2 m od pni drzew,
   - prace w strefie korzeniowej drzew realizować w okresie spoczynku zimowego, czyli od października do kwietnia (prace te nie powinny trwać dłużej niż 2 tygodnie),
   - prace realizowane w obrębie bryły korzeniowej wykonywać ręczne, a przy braku takiej możliwości używać jedynie niewielkich maszyn,
   - nie obcinać korzeni szkieletowych,
   - nie dokonywać zmian poziomu gruntu do odległości rzutu korony drzew, a w przypadku konieczności zmiany poziomu wykonać systemy napowietrzające glebę,
   - nie składować pod koronami drzew materiałów budowlanych ani ziemi z wykopów,
   - nie zatrzymywać i nie poruszać się ciężkim sprzętem budowlanym na powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew,
   - nie zagęszczać gruntu w obrębie korzeni,
   - zabezpieczyć osłonami na czas budowy pnie drzew narażonych na uszkodzenia,
   - osłaniać odsłonięte korzenie drzew w celu zabezpieczenia przed nadmiernym wysuszeniem lub przemarznięciem, a przy wykonywaniu prac podczas upałów – maksymalne skrócić okres narażenia korzeni na przesuszenie,
   - nie lokalizować placów składowych i dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew, a w przypadku braku takiej możliwości zabezpieczyć koronę drzewa przed uszkodzeniami.
14) Wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż ilość drzew i powierzchnia krzewów podlegających wycince. Do nasadzeń zastosować prawidłowo wyprodukowany i uformowany materiał szkółkarski rodzimych gatunków drzew i krzewów, przy czym sadzonki drzew powinny charakteryzować się wyprowadzoną koroną i prostym pniem oraz proporcjonalną bryłą korzeniową. Zapewnić im odpowiednią pielęgnację.
15) Działania opisane w pkt 12 – 14 prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien składać się ze specjalistów z entomologii, herpetologii, ornitologii i chiropterologii.

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:

Na wszystkich odcinkach drogi objętej zakresem przedsięwzięcia zaprojektować nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska, o skuteczności nie mniejszej niż 6 dB w odniesieniu do nawierzchni tradycyjnej.

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 ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

   Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

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

   Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.

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

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

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

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

V. **Stwierdzam** konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego przedsięwzięcia.

VI. **Nakładam** obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

Wykonać analizę porealizacyjną obejmującą w szczególności: w zakresie oddziaływania akustycznego, wykonanie pomiarów poziomu hałasu w środowisku, w punktach zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie akustycznej oraz w puntach referencyjnych, z których wyniki posłużą przede wszystkim do kalibracji modelu obliczeniowego. W szczególności, uwzględnić następującą lokalizację przekrojów pomiarowych:

- na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy ul. Cezarego Biernackiego 2, na działce o numerze ewidencyjnym 160 obręb 0051 Tyniec (punkt P.o.4),
- na terenie zabudowy zagrodowej przy ul. Łódzkiej 48, na działce o numerze ewidencyjnym 22 obręb 050 Tyniec (punkt P.o.6),
- na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, przy ul. Łódzkiej 53, na działce o numerze ewidencyjnym 8 obręb 049 Tyniec (punkt P.o.11),
- na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, przy ul. Łódzkiej 59, na działce o numerze ewidencyjnym 12/4 obręb 049 Tyniec (punkt P.o.13),

Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium.

Analizę wykonać w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz

Prezydentowi Miasta Kalisza, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
Wyniki pomiarów oraz wyniki matematycznej analizy akustycznej dla roku wykonywania pomiarów oraz roku prognozy 2029, wykonanej w programie modelującym, zgodnie z obowiązującą metodyką, odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska.
W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu oraz wykazania konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, w analizie porealizacyjnej określić granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania, oraz poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

VIII. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

22 marca 2018 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynął wniosek Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Kaliszu, działającego przez pełnomocnika pana Marcina Kasałkę, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia ul. Szerokiej z ul. Łódzką – odcinek od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury". Pismem z 12.04.2018 r. pełnomocnik skorygował wniosek.

Do przedmiotowego wniosku dołączono m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* sporządzoną w trzech egzemplarzach wraz z załącznikami i elektronicznym zapisem na informatycznych nośnikach danych oraz poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzone.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową oraz rzeczową w przedmiotowej sprawie. Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Kaliszu jest samorządową jednostką organizacyjną Miasta Kalisz. Zatem wnioskodawca jest podmiotem zależnych od jednostki samorządu terytorialnego. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l 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 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy w przedmiotowej sprawie.

Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 19.04.2018 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 26.04.2018 r., czyniąc zadość wezwaniu. 11.05.2018 r. do *Regionalnego Dyrektora* wpłynęło pismo zawierajace wykaz działek, na których realizowane będzie przedsięwzięcie.

W oparciu o materiały przedłożone w toku postępowania, uwzględniając art. 74 ust. 3a *ustawy* ooś, za strony postępowania *Regionalny Dyrektor* uznał wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, tj. do nieruchomości przylegających bezpośrednio do działek, na których ma być realizowane przedsięwzięcie oraz nieruchomości znajdujących się w obszarze oddziaływania hałasu o poziomie nie

mniejszym niż 61 dB w porze dnia.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 19.05.2018 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.3 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 20, *Regionalny Dyrektor* zawiadamiał strony o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia dotyczące czynności organu w przedmiotowej sprawie były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania, które zostało wywieszone na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Kalisz.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 15.06.2018 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.4 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kaliszu z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 4.07.2018 r. znak: ON.NS.72.3.35.2018 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kaliszu wyraził opinię, w której stwierdził, że przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie jest wymagane.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 oraz art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. poz. 1566 z późn. zm.), w brzmieniu obowiązującym od 26.04.2018 r. do 19.09.2018 r., pismem z 15.06.2018 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.5 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 4.07.2018 r. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu zwrócił się do *Regionalnego Dyrektora* o wezwanie pełnomocnika do uzupełnienia *k.i.p.*, określając zakres wezwania. Pismem z 31.07.2018 r. pełnomocnik uzupełnił *k.i.p.*

Pismem z 30.08.2018 r. znak: PO.ZZŚ.2.436.77.2018.JS Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane. Ponadto, w opinii sformułował warunki oraz wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1722), opinia wydana przez Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu pozostaje skuteczna. W związku z tym, warunki i wymagania określone w opinii zostały przeanalizowane i uwzględnione w niniejszej decyzji.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, uwzględniając kryteria zawarte w art. 63 *ustawy ooś* postanowieniem z 24 września 2018 r. znak WOO-II.420.101.2018.PC.12 *Regionalny Dyrektor* stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W myśl art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, postanowieniem z 23 października 2018 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.16 *Regionalny Dyrektor* zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 2 listopada 2018 r. pełnomocnik przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia ul. Szerokiej z ul. Łódzką – odcinek od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury w Kaliszu", dalej *raport*. W związku z ustąpieniem przyczyn uzasadniających zawieszenie postępowania, postanowieniem z 22 listopada 2018 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.18 *Regionalny Dyrektor* podjął zawieszone postępowanie.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 21 stycznia 2019 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.21 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem oraz gospodarki wodno-ściekowej. Pismem z 4 marca i 19 kwietnia 2019 r. przedłożono uzupełnienie *raportu* czyniąc zadość wezwaniu.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2, art. 78 ust. 1 pkt. 2 *ustawy ooś*, pismem z 30 kwietnia 2019 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.23 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kaliszu, o wyrażenie opinii co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 7 czerwca 2019 r. znak: ON.NS.72.4.2.2019 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kaliszu zaopiniował pozytywnie przedsięwzięcie pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.

Z uwagi na to, że Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu wyraził opinię, w której stwierdził, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* odstąpił od uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, obwieszczeniem z 30 kwietnia 2019 r. znak: WOO-II.420.101.2018.PC.25 *Regionalny Dyrektor* podał do publicznej wiadomości, w terminie od 9 maja 2019 r. do 10 czerwca 2019 r., informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania decyzji w sprawie oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 10 maja 2019 r. do 8 czerwca 2019 r. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa zostało wywieszone na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Urzędzie Miasta Kalisz. W toku postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 19 czerwca 2019 r. znak WOO-II.420.101.2018.PC.26 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. W podanym w zawiadomieniu terminie, żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów w sprawie.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Przedmiotem niniejszego postępowania jest budowa drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie wielkopolskim, we wschodniej części miasta Kalisza w dzielnicy Tyniec. Polega na budowie połączenia ul. Szerokiej z ul. Łódzką – odcinek od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury w Kaliszu. Projektowana droga połączy tereny przewidziane pod zabudowę mieszkaniową z ulicą Łódzką i dalej Trasą Bursztynową. Długość drogi wyniesie 1020 m (określona z dokładnością do 10 m), a z wlotami skrzyżowań i drogami bocznymi 1365 m (określona z dokładnością do 10 m). Początek drogi znajdować się będzie na skrzyżowaniu ul. Łódzkiej i Trasy Bursztynowej Droga składać się będzie z dwóch odcinków o długościach 710 m i 310 m – drugi odcinek przebiegał będzie prostopadle do pierwszego. Koniec drogi przewidziany jest na przedłużeniu ulicy Owsianej. Przedmiotowa droga charakteryzować się będzie następującymi parametrami:

- droga klasy G,
- przekrój dwujezdniowy z jezdniami o dwóch pasach ruchu i szerokości pasa ruchu równej 3,5 m,
- jezdnie rozdzielone pasem zieleni o szerokości 2 m,
- obustronne ścieżki rowerowe bitumiczne o ruchu dwukierunkowym, o szerokości 2 m, oddzielone od jezdni pasem zieleni o szerokości 3,5 m,
- obustronne chodniki przyległe do ścieżek rowerowych o szerokości 1,5 m,
- 5 zatok autobusowych o szerokości 3 m w sąsiedztwie projektowanych rond.

W ciągu drogi projektuje się 4 skrzyżowania typu rondo o następujących parametrach:

- czterowlotowe, dwujezdniowe o średnicy 45 m na skrzyżowaniu z ul. Łódzką i Trasą Bursztynową,
- czterowlotowe o średnicy 40 m, w tym dwa wloty dwujezdniowe i dwa wloty jednojezdniowe, na skrzyżowaniu z ul. Braci Niemojewskich,
- trzywlotowe o średnicy 45 m, w tym dwa wloty dwujezdniowe prostopadłe i jeden wlot jednojezdniowy, na skrzyżowaniu z ul. Pszenną,
- trzywlotowe o średnicy 45 m, w tym jeden wlot dwujezdniowy i dwa wloty jednojezdniowe na skrzyżowaniu z ul. Żwirki i Wigury.

Poza wymienionymi elementami przedsięwzięcia projektowana jest także droga dojazdowa do posesji położonych wzdłuż ulicy Pszennej o długości 192 m i szerokości 4,5 m z placem do zawracania o wymiarach 12,5 m x 14,5 m. Droga ta będzie poprowadzona bezpośrednio przy posesjach w formie ciągu pieszo - jezdnego z kostki betonowej, a od drogi głównej oddzielona zostanie pasem zieleni szerokości 3,5 - 8,5 m. Wzdłuż drogi przewidziana została również ścieżka rowerowa bitumiczna o szerokości 2 m. Projektowana droga połączona zostanie z drogą główną zjazdem publicznym w pobliżu ronda z ul. Braci Niemojewskich.

Teren na którym realizowane będzie przedsięwzięcie obecnie jest niezagospodarowany. Na odcinku od ul. Łódzkiej w kierunku północno-wschodnim aż do przecięcia z ul. Braci Niemojewskich znajdują się tereny zielone z fragmentem sadu owocowego. Na dalszym odcinku zlokalizowana jest ulica Pszenna o długości ok. 380 m, w pasie terenu o szerokości 40-60 metrów. Po lewej stronie pasa znajduje się nawierzchnia z płyt drogowych przebiegająca wzdłuż posesji prywatnych. Od prawej strony pas drogowy przylega do ogrodów posesji obsługiwanych z sąsiedniej ulicy Biernackiego. Na końcu zabudowań przy ulicy Pszennej znajdują się pola uprawne oraz tereny pokryte roślinnością trawiastą i krzewami (aż do wysokości ulicy Żwirki i Wigury). Budowa przedmiotowego odcinka drogi wiąże się z planowaną budową osiedla mieszkaniowego w rejonie ulicy Żwirki i Wigury.

Realizacja inwestycji, w obrębie skrzyżowań z ulicami Łódzka i Braci Niemojewskich, wymagać będzie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej, tj. gazowej, teletechnicznej, wodociągowej i energetycznej.

Realizacja inwestycji będzie wymagać częściowej rozbiórki nawierzchni dróg w miejscach projektowanych skrzyżowań z istniejącymi ulicami. Poza tym nie przewiduje się żadnych wyburzeń obiektów budowlanych. Materiały z rozbiórki jezdni bitumicznych zostaną wykorzystane powtórnie do utwardzenia innych ulic na terenie miasta Kalisza. Elementy betonowe takie jak krawężniki, płytki, kostka zostaną zagospodarowane przez wykonawcę robót poprzez poddanie kruszeniu i dalsze wykorzystanie jako podbudowa z kruszywa łamanego.

Materiały będą dowożone na budowę sukcesywnie po rozwinięciu frontu robót, tak aby nie powodować zbytniego ich nagromadzenia na placu budowy. Mieszanki bitumiczne dostarczane będą na bieżąco na teren budowy. Przewiduje się wykorzystanie materiałów w ilości ok. 4223 m^3 tłucznia kamiennego, ok. 3371 m^3 kruszywa do nawierzchni bitumicznych, ok. 2951 m^3 kruszywa do betonów, ok. 442 m^3 cementu oraz ok. 4600 m^3 piasku do nasypów. Woda podczas realizacji inwestycji będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej.

W *raporcie* przedstawiono wariant 1 - inwestycyjny, proponowany przez wnioskodawcę oraz wariant 2 - alternatywny. Wariant 2 alternatywny polega na budowie drogi o przekroju jednojezdniowym klasy Z. Wariant zakłada wykonanie skrzyżowań z ulicami poprzecznymi jako zwykłe bez kanalizacji ruchu. W rozwiązaniu tym obsługa komunikacyjna wszystkich nieruchomości położonych bezpośrednio przy jezdni odbywałaby się bezpośrednio poprzez zjazdy, bez dróg serwisowych. Strumienie pojazdów nakładałyby się bezpośrednio na skrzyżowaniach zwykłych, co doprowadzałoby do powstawania punktów kolizyjnych. W przypadku zwiększenia potoku ruchu dominującego na ciągach głównych konieczna byłaby w kolejnych latach przebudowa skrzyżowań lub wykonanie sygnalizacji świetlnych.

Wszystkie warianty zakładają budowę drogi w tej samej lokalizacji. Z uwagi na aspekty społeczne, w tym bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz zapewnienie płynności ruchu pojazdów po przedmiotowej drodze wnioskodawca wskazał do realizacji wariant 1 – inwestycyjny.

W następstwie prac budowlanych może nastąpić ingerencja w stosunki wodne, związana z budową systemu odwodnienia. Oddziaływanie to jednak będzie lokalne i krótkotrwałe. W celu jego ograniczenia roboty będą wykonywane w jak najkrótszym czasie, a teren szybko rekultywowany. Zastosowane technologie będą w jak najmniejszym stopniu ingerować w struktury wodonośne. Na potrzeby *raportu* wykonano badania poziomu wód gruntowych na terenie inwestycji, które wykazały na odcinku od ul. Łódzkiej do Braci Niemojewskich lokalne sączenia na głębokości poniżej 2 m. Natomiast na odcinku od ul. Braci Niemojewskich do Żwirki i Wigury nie stwierdzono poziomu wody do głębokości 4 m. Przewiduje się, że głębokość projektowanej kanalizacji deszczowej wahać się będzie od 1,60 m p.p.t. do 2,50 m p.p.t. Odwadnianie wykopów zostanie przeprowadzone przy użyciu igłofiltrów. Wody z wykopu zostaną odprowadzone do wybudowanego odcinka kanalizacji i dalej do istniejącego systemu kanalizacji w obrębie ul. Łódzkiej.

Planowany układ drogowy będzie odwadniany za pomocą kanalizacji deszczowej i wpustów deszczowych zlokalizowanych na całej długości planowanej inwestycji. Kanał zlokalizowany zostanie w ciągu drogi głównej w pasie zieleni ze spadkiem podłużnym w kierunku ulicy Łódzkiej, co odpowiada naturalnemu spadkowi podłużnemu terenu. Zostanie włączony do istniejącego kolektora DN630 w obrębie skrzyżowania z ulicami Łódzka, Szlak Bursztynowy. Kolektor ten posiada wylot objęty pozwoleniem wodnoprawnym, w którym uwzględniono dodatkowe powierzchnie utwardzone powstałe w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Odbiornikiem ścieków deszczowych będzie rzeka Swędrnia. Wylot do rzeki zabezpieczony jest przed spływem zanieczyszczeń istniejącym separatorem ścieków deszczowych i roztopowych Nie przewiduje się innych punktów zrzutu ścieków.

Studnie rewizyjne posiadać będą osadniki piasku o głębokościach 50 cm. W osadnikach zatrzymywany będzie piasek (zawiesina ogólna) pierwszej fali deszczu w

ilości 30%. Pozostała część zawiesiny ogólnej oraz substancje ropopochodne zatrzymywane będą w istniejących separatorach ścieków deszczowych znajdujących się w pobliżu wylotu kanałów deszczowych do odbiorników ścieków. W razie wystąpienia sytuacji awaryjnej służby eksploatacyjne Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji oraz Straży Pożarnej zatrzymają przepływ rozlanego paliwa korkiem pneumatycznym wprowadzonym do kanału deszczowego w najbliższej studni rewizyjnej.

W *raporcie* przeanalizowano możliwe zagrożenie powodzią na terenie inwestycji. Analiza map zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego wykazała, że strefa powodziowa i ryzyka powodziowego nie występuje na terenie planowanego połączenia dróg w Kaliszu (odcinka od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury). Rzeka Prosna znajduje się ok. 500 m od planowanego przedsięwzięcia (od włączenia rondem do ul. Łódzkiej), a zasięg jej terenu objęty zagrożeniem powodziowym nie dosięga ul. Łódzkiej. Rzeka Swędrnia znajduje się ok. 800 m od planowanego przedsięwzięcia (od ronda przy ul. Pszennej) a zasięg jej zagrożenia powodziowego znajduje się ok. 700 m od planowanego przedsięwzięcia. W związku z powyższym wystąpienie powodzi na terenie inwestycji w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia jest mało prawdopodobne. Nie ma zatem potrzeby określenia środków technicznych chroniących przed powodzią.

Podczas realizacji inwestycji nie nastąpi kolizja z istniejącymi strefami ochrony ujęć wód. Najbliższe ujęcie wód podziemnych zlokalizowane jest na działce o numerze ewidencyjnym 7/1 obręb 0029 Tyniec, m. Kalisz, w odległości ok. 660 metrów od terenu realizowanego przedsięwzięcia. Dla tego ujęcia nie ustanowiono strefy ochrony bezpośredniej.

W *raporcie* przedstawiono rozwiązania dotyczące organizacji robót budowlanych i zaplecza technicznego, których zastosowanie zminimalizuje ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego. Zapewniona zostanie właściwa gospodarka wodno – ściekowa, bowiem na terenie inwestycji postawione zostaną przenośne toalety, obsługiwane przez uprawnione podmioty. W celu uniknięcia znaczącego przekształcenia środowiska, teren przeznaczony pod plac budowy zostanie ograniczony do niezbędnego minimum, a w celu zminimalizowania możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, wykorzystywany będzie wyłącznie sprawny technicznie sprzęt, poddawany bieżącej kontroli. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane na terenie utwardzonym, poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków powierzchniowych. Ewentualne serwisowanie i tankowanie środków transportu oraz sprzętu budowlanego prowadzone będzie w wyznaczonych i zorganizowanych do tego celu miejscach na zapleczu budowy, poza strefą ewentualnych podtopień; podłoże w tych miejscach zostanie utwardzone i uszczelnione. Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość gruntu i które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. paliwa, oleje, smary) magazynowane będą w szczelnych i zamykanych pojemnikach, na utwardzonej nawierzchni. Powyższe rozwiązania zminimalizują negatywny wpływ realizacji przedsięwzięcia na środowisko gruntowo – wodne, w związku z tym zostały określone jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Teren przeznaczony pod plac budowy zlokalizowany zostanie z dala od cieków powierzchniowych. Na wypadek ewentualnego rozlania paliwa lub substancji ropopochodnych nałożono warunek, aby plac budowy wyposażyć w sorbenty do ich neutralizacji. Zanieczyszczone materiały sorpcyjne przekazane zostaną do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom.

Analiza dostępnych źródeł kartograficznych wykazała, że teren, na którym realizowane będzie planowane przedsięwzięcie, zlokalizowany jest poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych o europejskim kodzie PLGW600081 o dobrym stanie ilościowym i dobrym stanie chemicznym, niezagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych dla niej wyznaczonych. Ponadto, przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane zostanie w granicach

Jednolitej Części Wód Powierzchniowych „Swędrnia od Żabianki do ujścia" o europejskim kodzie PLRW600017184829, o złym stanie, zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niej wyznaczonych. Ze względu na brak możliwości technicznych przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 r. W przedmiotowej zlewni nie zidentyfikowano presji mogącej być przyczyną występujących przekroczeń wskaźników jakości.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 *ustawy ooś* dokonano analizy wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967). Uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, planowane rozwiązania i środki chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz wody powierzchniowe, rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz postępowania z odpadami, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe.

W związku z realizacją prac dojdzie do zajęcia powierzchni terenu, która zostanie utwardzona. Będą to jednak niewielkie zmiany w stosunku do stanu istniejącego. Materiały na budowę będą dowożone sukcesywnie po rozwinięciu frontu robót, tak aby nie powodować zbytniego ich nagromadzenia na placu budowy uniemożliwiającego swobodny przejazd pojazdów budowlanych. Ich składowanie możliwe będzie na wybudowanych odcinkach dróg. Będą to głównie prefabrykaty betonowe – krawężniki, kostki i płytki oraz kruszywo łamane do podbudowy. Mieszanki bitumiczne do nawierzchni dostarczane będą na bieżąco ze względu na brak możliwości ich składowania.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą zarówno odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Wśród odpadów niebezpiecznych powstawać będą sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania oraz inne odpady z budowy, remontów i demontażu zawierające substancje niebezpieczne. Ponadto powstawać będą odpady z robót ziemnych, prac rozbiórkowych, a także opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe czy z tworzyw sztucznych. Zgodnie z przedstawionymi informacjami, powstałe odpady będą magazynowane selektywnie, w sposób zorganizowany i zapobiegający rozprzestrzenianiu się ich w środowisku, a następnie przekazywane będą do zagospodarowania uprawnionym do tego podmiotom. Celem ograniczenia potencjalnego oddziaływania odpadów na środowisko, nałożono warunek, aby odpady niebezpieczne gromadzić w pojemnikach lub kontenerach na szczelnych powierzchniach.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie terenów, w których dominującą funkcją zagospodarowania przestrzennego jest funkcja mieszkalna. Tereny wymagające ochrony akustycznej wskazane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) zlokalizowane są wzdłuż przedmiotowego odcinka drogi począwszy od skrzyżowania z ulicą Łódzką do projektowanego ronda na skrzyżowaniu ulic Pszennej z ulicą Żwirki i Wigury. Tereny chronione akustycznie wyznaczone zostały w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz faktyczne zagospodarowanie. Inwentaryzacja terenów została potwierdzona przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Kalisza.

Dla miasta Kalisza została wykonana mapa akustyczna bazująca na wynikach pomiarów hałasu przeprowadzonych w 2012 r. Mapa wskazuje, że głównym źródłem hałasu na terenie miasta jest ruch samochodów. Dla 85 dróg lub ich fragmentów wskazano przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku. Dla tych odcinków, w Programie Ochrony Środowiska dla Kalisza na lata 2015-2018 (2022), wskazano następujące kierunki działań:

- wyeliminowanie ruchu tranzytowego z obszaru miasta, gdzie zlokalizowana jest zabudowa chroniona akustycznie,
- tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu pojazdów ciężarowych i osobowych, oraz stref uspokojonego ruchu na terenie osiedli mieszkaniowych,
- wdrażanie rozwiązań usprawniających funkcjonowanie i podnoszących atrakcyjność komunikacji publicznej, w tym wymiana taboru autobusowego,
- rozwój alternatywnych form komunikacji w mieście, w szczególności komunikacji rowerowej,
- budowa, modernizacje i remonty istniejących dróg z uwzględnieniem stosowania nawierzchni o dobrych parametrach akustycznych,
- stworzenie zintegrowanego systemu kierowania ruchem ulicznym,
- budowa ekranów akustycznych, wałów ziemnych,
- edukacja ekologiczna, w tym promowanie zachowań proekologicznych związanych z alternatywnymi formami transportu (transport miejski, transport rowerowy, Eko-driving).

Planowana inwestycja wpisuje się w działanie polegające na budowie, modernizacji i remoncie istniejących dróg z uwzględnieniem stosowania nawierzchni o dobrych parametrach akustycznych oraz tworzenia stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu pojazdów ciężarowych na terenie osiedli mieszkaniowych.

W przedłożonym *raporcie* wykonano obliczenia emisji i rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku pochodzącego z planowanego przedsięwzięcia. Obliczenia wykonano w horyzontach czasowych na rok 2019, tj. planowany rok oddania przedsięwzięcia do użytkowania oraz na rok 2029. Zasięg hałasu emitowanego do środowiska wyznaczony został na podstawie poziomu mocy akustycznej źródeł hałasu z uwzględnieniem zakładanych parametrów eksploatacyjnych dróg i najmniej korzystnych warunków propagacji dźwięku. Planowany odcinek drogi od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury podzielono na trzy odcinki o różnym natężeniu i prognozach ruchu tj. odcinek 1 – od ul. Łódzkiej do ul. Braci Niemojewskich, odcinek 2 – od ul. Braci Niemojewskich do ul. Pszennej, odcinek 3 – od ul. Pszennej do ul. Żwirki i Wigury. Dla potrzeby sporządzenia prognozy ruchu przyjęto następujące czynniki kształtujące ruch na projektowanej drodze: dojazd do posesji znajdujących się w obszarze inwestycji, dojazd do firm położonych w sąsiedztwie, planowana zabudowa w sąsiedztwie inwestycji, ruch z ulic sąsiadujących, łączących się z inwestycją oraz połączenie planowanej inwestycji z ul. Warszawską.

Wskazane w *raporcie* dla 2019 r. prognozowane natężenie ruchu pojazdów lekkich na poszczególnych odcinkach wyniesie: na odcinku 1 – 444 pojazdy w porze dnia i 49 pojazdów w porze nocnej, natomiast na odcinkach 2 i 3 – 606 pojazdów w porze dnia i 67 pojazdów w porze nocy. Przyjęto, że liczba pojazdów ciężkich w porze dnia na wszystkich odcinkach wyniesie 25 pojazdów. Liczba to związana jest z dojazdem do firmy Agro-Star. W pierwszym roku eksploatacji drogi najwyższe prognozowane natężenie ruchu wystąpi na skrzyżowaniu z ul. Łódzką. Wskazane w *raporcie* dla 2029 r. prognozowane natężenie ruchu pojazdów lekkich na poszczególnych odcinkach wyniesie: na odcinku 1 – 2468 pojazdów w porze dnia i 617 pojazdów w porze nocy, natomiast na odcinkach 2 i 3 – 3368 pojazdów w porze dnia i 842 pojazdy w porze nocy. Prognozowane natężenie pojazdów ciężkich na poszczególnych odcinkach kształtować się będzie następująco: na odcinku 1 - 40 pojazdów w porze dnia i 5 pojazdów w porze nocy, natomiast na odcinkach 2 i 3 – 77 pojazdów w porze dnia i 9 pojazdów w porze nocy. Najwyższe prognozowane natężenie ruchu wystąpi na skrzyżowaniu z ul. Łódzką.

W obliczeniach uwzględniono zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska, o skuteczności 6 dB w odniesieniu do nawierzchni tradycyjnej, a także ograniczenie prędkości ruchu do wartości 50 km/h przez całą dobę. Wnioskodawca planuje zastosować nawierzchnię SMA5. Parametry powyższe zostały określone jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Aby zachować właściwości tłumiące tej nawierzchni nałożono warunek jej regularnego czyszczenia. Ponadto na całym odcinku projektowanej drogi

wprowadzony zostanie zakaz poruszania się pojazdów o masie całkowitej powyżej 12 ton, co uwzględnione zostało w prognozie ruchu. Nie dotyczyć to będzie pojazdów salonu samochodowego.

Wzdłuż planowanego przedsięwzięcia wyznaczono 14 punktów, w których dokonano obliczeń poziomu hałasu pochodzącego z przedsięwzięcia. Punkty zlokalizowano na granicy terenów wymagających ochrony akustycznej oraz zabudowaniach wymagających ochrony akustycznej na wysokości odpowiednio 1,5 m oraz 4,30 m. We wszystkich punktach wyznaczono wartości równoważnego poziomu dźwięku dla pory dnia i nocy w oparciu o symulację rozprzestrzeniania się dźwięku wykonaną dla rozpatrywanego wariantu. Oprócz tego, obliczenia wykonano także w siatce punktów na wysokości 4,0 m. Wyniki obliczeń w siatce pozwoliły na graficzną prezentację oddziaływania przedsięwzięcia w postaci zasięgu oddziaływania hałasu o poziomach: 61 dB i 65 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy.

Z przedstawionej analizy oddziaływania przedsięwzięcia na warunki akustyczne wynika, iż pomimo zastosowania wskazanych wcześniej rozwiązań chroniących środowisko, planowane przedsięwzięcie nie będzie dotrzymywać akustycznych standardów jakości środowiska. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu występować będą zarówno w porze dnia jak i nocy. Maksymalna wielkość przekroczeń wyniesie 8,7 dB w porze dnia i 10 dB w porze nocy, dla horyzontu czasowego 2029 roku. Największe przekroczenia wystąpią w rejonie planowanego ronda, gdzie powstanie włączenie do istniejącej drogi krajowej nr 12 – ul. Łódzkiej. W tym miejscu występują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz mieszkaniowo-usługowej Z uwagi na brak możliwości zastosowania skutecznych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych zapewniających dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska, dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne jest utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Głównym źródłem komunikacyjnym, z którego emisja hałasu może się kumulować z hałasem pochodzącym od planowanego przedsięwzięcia jest droga krajowa nr 12. Źródłami o mniejszym znaczeniu są inne drogi krzyżujące się planowanym przedsięwzięciem.

W celu dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie* – w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu i charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych – z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczonego, nałożono obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Wskazano lokalizację 4 przekrojów pomiarowych. *Regionalny Dyrektor* uznał, że konieczne będzie wykonanie pomiarów w punktach, dla których analiza akustyczna zawarta w *raporcie* wskazała na największe przekroczenia, przy uwzględnieniu zmiennej struktury ruchu pojazdów, zróżnicowanej funkcji terenów chronionych akustycznie oraz ich różnych położeń względem przedmiotowej drogi. Pomiary hałasu w tych punktach zweryfikują: prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz przyjęty model obliczeniowy. Wyniki pomiarów oraz wyniki matematycznej analizy akustycznej dla roku wykonywania pomiarów oraz roku prognozy 2029, wykonanej w programie modelującym, zgodnie z obowiązującą metodyką, należy odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiary 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 okresie wykonywania pomiarów.

Obowiązek nałożenia analizy porealizacyjnej jest obligatoryjny, z uwagi na konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 6 *ustawy ooś*.

W przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu oraz wykazania konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, w analizie porealizacyjnej należy określić granice obszaru, ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu, wymagania techniczne dotyczące budynków oraz sposób korzystania. Natomiast zgodnie z art. 83 ust. 1 *ustawy ooś*, do analizy powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z krótkotrwałą emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Z uwagi na lokalizację inwestycji w obszarze zurbanizowanym w rejonie licznej zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego nałożono warunek wykonywania wszelkich prac budowlanych związanych ze znaczną emisją hałasu wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6:00 do 22.00. Znaczącą uciążliwość stanowić może zaplecze techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecze techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych należy lokalizować w obszarze możliwie odległym od terenów wymagających ochrony akustycznej.

Etap budowy wiązać się będzie także z oddziaływaniem wibroakustycznym, związanym przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obiekty stanowiące zabytki. Odziaływanie wibroakustyczne będzie występować także na etapie eksploatacji przedsięwzięcia. W przypadku nowego odcinka drogi zasięg oddziaływania będzie niewielki i dotyczyć będzie najbliższego sąsiedztwa jezdni. Odczuwalne oddziaływanie wibroakustyczne może wystąpić w rejonie budowanego skrzyżowania z ul. Łódzką. Oddziaływanie to będzie mniejsze niż w stanie aktualnym, z uwagi na przebudowę skrzyżowania na rondo oraz położenie nowej nawierzchni jezdni.

W *raporcie* przedstawiono obliczenia wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze, tj. tlenków azotu, tlenków węgla, węglowodorów, pyłu PM10 i PM2,5, benzenu, dwutlenku siarki, ołowiu. W obliczeniach uwzględniono prognozy ruchu dla roku 2019 i 2029 z podziałem drogi na odcinki charakteryzujące się różnym natężeniem ruchu. Na granicy pasa drogowego stężenie maksymalne ditlenku azotu wyniesie 90 $\mu g/m^3$, a stężenie średnioroczne 12 $\mu g/m^3$. Przedstawiona analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) poza terenem inwestycji.

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

W ramach prowadzonego postępowania dokonano oceny podatności przedsięwzięcia na poszczególne czynniki klimatyczne oraz przeanalizowano ewentualny wpływ inwestycji na postępujące zmiany klimatu. Po zapoznaniu się z parametrami oraz lokalizacją inwestycji stwierdzono, że w kontekście przedmiotowego przedsięwzięcia ryzyko opadów śniegu powodujących trudności eksploatacyjne, ryzyko wystąpienia skrajnie wysokich i niskich temperatur, ryzyko wystąpienia silnych wiatrów oraz wyładowań atmosferycznych, w sposób ciągły, jest stosunkowo niskie. Również podatność inwestycji na powyższe czynniki oceniono jako niską. W ramach oceny klimatycznej stwierdzono, że projektowany układ drogowy charakteryzować się będzie wysoką podatnością na intensywne odpady deszczu. Jednocześnie uznano, że prawdopodobieństwo wystąpienia tego zjawiska w sposób ciągły jest także stosunkowo niskie. Podatność dróg na ulewne i nawalne opady deszczu zostanie ograniczona poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych jezdni, które zapewnią swobodny spływ wód opadowych i zapobiegać będą powstawaniu zastoisk wody. Z uwagi na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, projektowe oraz organizacyjne, zastosowane materiały i sposób odwodnienia terenu, ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu. Należy podkreślić, że występowanie wyżej wymienionych czynników klimatycznych ma charakter losowy i przejściowy.

Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane, ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne. Celowym jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg. Droga została zaprojektowana zgodnie z obecnym stanem prawa, wiedzy i techniki. Dobór materiałów do budowy dróg, chodników oraz sposób ich projektowania i wykonania wynikają z wieloletnich doświadczeń, które uwzględniają możliwe do przewidzenia zmiany warunków pogodowych. Zapewniają one odporność na wsiąkanie wody i przemarzanie oraz na możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, które mogłyby wpłynąć na mechaniczne właściwości konstrukcji i powierzchni budowli.

Zgodnie z pismem z dnia 18 października 2018 r. znak Ka.5183.5052.2.2018 Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Poznaniu, Delegatura w Kaliszu ustalono, że inwestycja planowana jest na obszarze średniowiecznych i nowożytnych nawarstwień kulturowych założenia urbanistycznego miasta Kalisza wpisanego do rejestru zabytków pod numerem rejestru 33/A decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Poznaniu z dnia 28.02.1956 r. (l.dz.K1.IV-73/14/65) zmienioną decyzją Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 29.11.2013 r. (l.dz.DOZ-OAiK-6700-310-1/12-13 [KD]). Roboty budowlane – ziemne mogą spowodować zniszczenie zalegających pod powierzchnią gruntu reliktów archeologicznych. W związku z tym wnioskodawca zobowiązany jest do wykonania badań archeologicznych o charakterze dokumentacyjno-zabezpieczającym w trakcie wykonywania prac ziemnych, na które należy uzyskać pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków bezzwłocznie po uzyskaniu pozwolenia na budowę, nie później niż 30 dni od planowanej daty rozpoczęcia robót.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym ok. 600 m od przedsięwzięcia jest Dolina Swędrni PLH300034.

W celu dokonania waloryzacji przyrodniczej obszaru planowanego przedsięwzięcia w dniach 29 i 30 września oraz 1 i 7 października 2017 roku przeprowadzono wizje terenowe, podczas których przeprowadzono fitosocjologiczną inwentaryzację szaty roślinnej, inwentaryzację dendrofory oraz inwentaryzację fauny.

Ze względu na bliskość miasta szata roślinna terenu inwestycji ma wyraźny rys ruderalny, który objawia się dużym udziałem gatunków obcych, w tym ekspansywnych

kenoftów, w szczególności nawłoci kanadyjskiej *Solidago canadensis*, ale także klonu jesionolistnego *Acer negundo*, czeremchy amerykańskiej *Padus serotina* i robinii akacjowej *Robinia pseudacacia*. W powstających zaroślach i zadrzewieniach pojawiają się również dziczejące z uprawy drzewa owocowe: orzech włoski *Juglans regia*, śliwa ałycza *Prunus cerasifera*, wiśnia zwyczajna *Cerasus vulgaris* oraz jabłoń domowa *Malus domestica*. Zbiorowiska roślinności zielnej mają zwykle ubogi skład florystyczny i nierzadko są zdominowane przez pojedyncze gatunki o szerokiej skali ekologicznej, wykazujące duże zdolności rozmnażania wegetatywnego: nawłoć kanadyjską *Solidago canadensis*, trzcinnik piaskowy *Calamagrostis epigejos*, perz właściwy *Elymus repens*, stokłosę bezostną *Bromus inermis*, jeżynę popielicę *Rubus caesius* lub pokrzywę zwyczajną *Urtica dioica*. Ubogie florystycznie są także wykształcające się traworośla łąkowe. W ich składzie zaznacza się udział tylko nielicznych pospolitych gatunków łąkowych takich jak: rajgras wyniosły *Arrhenatherum elatius*, kupkówka pospolita *Dactylis glomerata*, krwawnik pospolity *Achillea millefolium* i szczaw zwyczajny *Rumex acetosa*, przy stałej obecności szerokiej grupy roślin ruderalnych i ruderalno-ugorowych.

Ważny składnik roślinności stanowią także drzewa i krzewy, które w obszarze planowanego przedsięwzięcia są reprezentowane przez liczną grupę taksonów. Występują tu zarówno drzewa rodzime: jesion wyniosły *Fraxinus excelsior*, wiąz szypułkowy *Ulmus laevis*, klon zwyczajny *Acer platanoides* i polny *A. campestre*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, jak i kenofty oraz ergazjofigofity (uciekinierzy z upraw): klon jesionolistny *Acer negundo*, czeremcha amerykańska *Padus serotina*, orzech włoski *Juglans regia*, śliwa ałycza *Prunus cerasifera* i inne. Wśród krzewów najczęściej notowano: różę dziką *Rosa canina* i siną *R. dumalis*, głóg jednoszyjkowy *Crataegus monogyna* i bez czarny *Sambucus nigra*. Miejscami licznie występuje także śliwa tarnina *Prunus spinosa*, tworząca zwarte zarośla (czyżnie).

Przeprowadzona inwentaryzacja dendrologiczna wykazała, iż w obszarze planowanego przedsięwzięcia rośnie 249 drzew liściastych i 6 krzewów z 27 gatunków, przy czym dwóch okazów drzew nie oznaczono z uwagi na fakt, iż w całości były uschnięte. Znaczny udział w lokalnej dendroforze mają zdziczałe postaci drzew uważanych za owocowe, co dowodzi, iż szata roślinna obszaru planowanego przedsięwzięcia jest silnie przekształcona w wyniku działalności człowieka. Ponadto na obszarze inwestycji na powierzchni 1262 m^2 rosną krzewy, wśród których dominuje zakrzewienie grabu pospolitego (w postaci żywopłotu) porastające 793 m^2 gruntu.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji na omawianym obszarze nie stwierdzono stanowisk gatunków płazów i gadów podlegających ochronie, jak również ich potencjalnych siedlisk – zbiorników i cieków wodnych mogących pełnić funkcję miejsc ich godów, rozrodu lub zimowania. Przez analizowany obszar nie przebiegają również szlaki migracyjne tych zwierząt.

Obszar planowanego przedsięwzięcia zasiedlają pospolici przedstawiciele gromady ptaków, powszechni na terenach zurbanizowanych oraz na nieużytkach sąsiadujących z tymi terenami. W trakcie przeprowadzonych oględzin terenu inwestycji stwierdzono: bażanta zwyczajnego *Phasianus colchicus*, kopciuszka *Phoenicurus ochruros*, bogatkę *Parus major*, mazurka *Passer montanus* oraz 4 niezasiedlone gniazda należące do gatunków ptaków z rodziny pokrzewkowatych *Sylviidae*.

W obszarze planowanego przedsięwzięcia odnotowano jedynie dwa gatunków ssaków: sarnę *Capreolus capreolus* (gatunek łowny) oraz jeża zachodniego *Erinaceus europaeus*. Ponadto na pniach zinwentaryzowanych drzew nie odnotowano próchnowisk, mogących być siedliskiem saproksylicznych gatunków owadów. U podstaw pni nie stwierdzono również innych śladów obecności tych zwierząt, jak odchodów larw lub fragmentów osłonek poczwarkowych. W nieużytkowanych obszarach planowanego przedsięwzięcia, które porastają inicjalne zadrzewienia i zarośla odnotowano nieliczne skorupy podlegającego ochronie częściowej ślimaka winniczka *Helix pomatia*.

Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono gatunków grzybów i roślin podlegających ochronie prawnej, ani też siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało również żadnego wpływu na korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadregionalnym, gdyż znajdują się one od niego w znacznej odległości.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga wycinki pospolitych gatunków drzew i krzewów, które nie posiadają unikatowych wartości przyrodniczych. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania tych prac na środowisko nałożono warunek, aby prace związane z wycinką prowadzić w terminie od początku września do końca lutego, tj. poza sezonem lęgowym większości gatunków ptaków. Ponadto z uwagi na konieczność realizacji niektórych prac w pobliżu drzew i krzewów niepodlegających wycince nałożono warunki mające na celu minimalizację ryzyka ich uszkodzenia, tj.: zabezpieczenie osłonami na czas budowy pni drzew narażonych na uszkodzenia; przyjęcie jako reguły ręcznej technologii prac realizowanych w obrębie bryły korzeniowej, a przy braku takiej możliwości, używanie jedynie niewielkich maszyn; niewykonywanie wykopów bliżej niż 2 m od pni drzew; realizację prac w strefie korzeniowej drzew w okresie spoczynku zimowego, czyli od października do kwietnia (prace te nie powinny trwać dłużej niż 2 tygodnie); nieobcinanie korzeni szkieletowych; niedokonywanie zmiany poziomu gruntu do odległości rzutu korony drzew, a w przypadku konieczności zmiany poziomu wykonanie systemów napowietrzających glebę; nieskładowanie pod koronami drzew materiałów budowlanych ani ziemi z wykopów; nie zatrzymywanie i nie poruszanie się ciężkim sprzętem budowlanym na powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew; niezgęszczanie gruntu w obrębie korzeni; zabezpieczenie osłonami na czas budowy pni drzew narażonych na uszkodzenia, osłanianie odkrytych korzeni drzew w celu zabezpieczenia przed nadmiernym wysuszeniem lub przemarznięciem, a przy wykonywaniu prac podczas upałów – maksymalne skrócenie okresu narażenia korzeni na przesuszenie; nielokalizowanie placów składowych i dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew, a w przypadku braku takiej możliwości zabezpieczenie koron drzew przed uszkodzeniami. Jako działanie minimalizujące negatywne oddziaływanie wycinki na lokalne uwarunkowania środowiskowe nałożono warunek, aby przeprowadzić nasadzenia zastępcze rodzimych gatunków drzew i krzewów w liczbie nie mniejszej niż liczba drzew i powierzchnia krzewów podlegających wycince.

W celu ograniczenia strat w środowisku, a także kontroli nad prawidłową realizacją działań minimalizujących negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko nałożono warunek, aby działania prowadzić pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór powinien obejmować: prace przygotowawcze (przygotowanie terenu budowy); etap realizacji prac budowlano-montażowych oraz późniejszy demontaż urządzeń; ponowne wykorzystanie zgromadzonego humusu; wykonanie nasadzeń zastępczych. Nadzór powinien składać się ze specjalistów z entomologii, herpetologii, ornitologii i chiropterologii.

Uwzględniając lokalizację inwestycji poza terenami cennymi przyrodniczo, przy zastosowaniu przepisów ochrony gatunkowej, a także uwzględnieniu warunków realizacji inwestycji, nie przewiduje się 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. Nie nastąpi również negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami.

Oddziaływanie na krajobraz na etapie realizacji związane będzie z pracami budowlanymi, lokalizacją zaplecza budowy i bazy materiałowej. Uciążliwości te będą jednak czasowe i ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych oraz po właściwie przeprowadzonym zagospodarowaniu terenu. W fazie eksploatacji oddziaływanie drogi na krajobraz będzie miało charakter stały, lecz nieistotny z punktu widzenia możliwości ewentualnego zaburzenia istniejącej kompozycji. Przedsięwzięcie stanowi bowiem rozwinięcie i uzupełnienie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej i dowiązane zostanie do istniejących dróg

Ze względu na szczegółowy opis planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny

oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 *ustawy ooś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2013 poz. 1479), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na zakres oddziaływania przedsięwzięcia oraz jego lokalizację w dużej odległości od granic państwa, nie stwierdzono również konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

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

Pouczenie

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

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Podmiot zwolniony z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 1000)
Patrycja Cierzniak, specjalista

Załącznik do decyzji:
Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
/.../
Miłosława Olejnik

Otrzymują:
1. Pan Marcin Kąsałka Pracowania Projektowa Infrastruktury Drogowej – pełnomocnik wnioskodawcy
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.*
3. aa

Do wiadomości:
1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kaliszu
2. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kaliszu
3. Starosta Kaliski, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.420.101.2018.PC.28 z 24.09.2019 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystykę przedsięwzięcia pn. „Budowa połączenia ul. Szerokiej z ul. Łódzką – odcinek od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury w Kaliszu", sporządzono na podstawie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na budowie połączenia ul. Szerokiej z ul. Łódzką – odcinek od ul. Łódzkiej do ul. Żwirki i Wigury w Kaliszu. Projektowana droga połączy tereny przewidziane pod zabudowę mieszkaniową z ulicą Łódzką i dalej Trasą Bursztynową. Długość drogi wyniesie 1020 m (określona z dokładnością do 10 m), a z wlotami skrzyżowań i drogami bocznymi 1365 m (określona z dokładnością do 10 m). Początek drogi znajdować się będzie na skrzyżowaniu ul. Łódzkiej i Trasy Bursztynowej Droga składać się będzie z dwóch odcinków o długościach 710 m i 310 m – drugi odcinek przebiegał będzie prostopadle do pierwszego. Koniec drogi przewidziany jest na przedłużeniu ulicy Owsianej. Przedmiotowa droga charakteryzować się będzie następującymi parametrami:
- droga klasy G,
- przekrój dwujezdniowy z jezdniami o dwóch pasach ruchu i szerokości pasa ruchu równej 3,5 m,
- jezdnie rozdzielone pasem zieleni o szerokości 2 m,
- obustronne ścieżki rowerowe bitumiczne o ruchu dwukierunkowym, o szerokości 2 m, oddzielone od jezdni pasem zieleni o szerokości 3,5 m,
- obustronne chodniki przyległe do ścieżek rowerowych o szerokości 1,5 m,
- 5 zatok autobusowych o szerokości 3 m w sąsiedztwie projektowanych rond.

W ciągu drogi projektuje się 4 skrzyżowania typu rondo o następujących parametrach:
- czterowlotowe, dwujezdniowe o średnicy 45 m na skrzyżowaniu z ul. Łódzką i Trasą Bursztynową,
- czterowlotowe o średnicy 40 m, w tym dwa wloty dwujezdniowe i dwa wloty jednojezdniowe, na skrzyżowaniu z ul. Braci Niemojewskich,
- trzywlotowe o średnicy 45 m, w tym dwa wloty dwujezdniowe prostopadłe i jeden wlot jednojezdniowy, na skrzyżowaniu z ul. Pszenną,
- trzywlotowe o średnicy 45 m, w tym jeden wlot dwujezdniowy i dwa wloty jednojezdniowe na skrzyżowaniu z ul. Żwirki i Wigury.

Poza wymienionymi elementami przedsięwzięcia projektowana jest także droga dojazdowa do posesji położonych wzdłuż ulicy Pszennej o długości 192 m i szerokości 4,5 m z placem do zawracania o wymiarach 12,5 m x 14,5 m. Droga ta będzie poprowadzona bezpośrednio przy posesjach w formie ciągu pieszo - jezdnego z kostki betonowej, a od drogi głównej oddzielona zostanie pasem zieleni szerokości 3,5 - 8,5 m. Wzdłuż drogi przewidziana została również ścieżka rowerowa bitumiczna o szerokości 2 m. Projektowana

droga połączona zostanie z drogą główną zjazdem publicznym w pobliżu ronda z ul. Braci Niemojewskich.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie we wschodniej części miasta Kalisza w dzielnicy Tyniec, na działkach o numerach ewidencyjnych: 10/3, 11, 18, 12/3, 10/1 obręb 049 Tyniec; 19/6, 19/7, 20, 21, 22, 10/2, 10/5, 11/1, 11/2, 9/10, 23/8, 23/3 obręb 050 Tyniec; 27, 26/11, 26/7, 197/11, 1/3, 160,1/4, 2 obręb 051 Tyniec; 27, 36/1, 36/2, 35/2, 40, 15/9, 16/5, 10/2, 10/1, 10/4, 9/8, 9/15 obręb 031 Tyniec, m. Kalisz.

Rodzaj technologii

Realizacja inwestycji, w obrębie skrzyżowań z ulicami Łódzka i Braci Niemojewskich, wymagać będzie usunięcia kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej, tj. gazowej, teletechnicznej, wodociągowej i energetycznej.

Realizacja inwestycji będzie wymagać częściowej rozbiórki nawierzchni dróg w miejscach projektowanych skrzyżowań z istniejącymi ulicami. Poza tym nie przewiduje się żadnych wyburzeń obiektów budowlanych. Materiały z rozbiórki jezdni bitumicznych zostaną wykorzystane powtórnie do utwardzenia innych ulic na terenie miasta Kalisza. Elementy betonowe takie jak krawężniki, płytki, kostka zostaną zagospodarowane przez wykonawcę robót poprzez poddanie kruszeniu i dalsze wykorzystanie jako podbudowa z kruszywa łamanego..

Materiały będą dowożone na budowę sukcesywnie po rozwinięciu frontu robót, tak aby nie powodować zbytniego ich nagromadzenia na placu budowy. Mieszanki bitumiczne dostarczane będą na bieżąco na teren budowy. Przewiduje się wykorzystanie materiałów w ilości ok. 4223 m^3. tłucznia kamiennego, ok. 3371 m^3 kruszywa do nawierzchni bitumicznych, ok. 2951 m^3 kruszywa do betonów, ok. 442 m^3 cementu oraz ok. 4600 m^3 piasku do nasypów. Woda podczas realizacji inwestycji będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej.

Rozwiązania chroniące środowisko

W celu ograniczenia wpływu realizacji przedsięwzięcia na warunki wodne, roboty związane z wykopami będą wykonywane w jak najkrótszym czasie, a teren szybko rekultywowany. Zapewniona zostanie właściwa gospodarka wodno – ściekowa, bowiem na terenie inwestycji postawione zostaną przenośne toalety, obsługiwane przez uprawnione podmioty.

Studnie rewizyjne systemu odwodnienia posiadać będą osadniki piasku o głębokościach 50 cm. W osadnikach zatrzymywany będzie piasek (zawiesina ogólna) pierwszej fali deszczu w ilości 30%.

Teren przeznaczony pod plac budowy zostanie ograniczony do niezbędnego minimum, Wykorzystywany będzie wyłącznie sprawny technicznie sprzęt, poddawany bieżącej kontroli. Zaplecze budowy z miejscem postoju pojazdów i maszyn zostanie zlokalizowane na terenie utwardzonym, poza bezpośrednim sąsiedztwem cieków powierzchniowych. Środki transportu oraz sprzęt budowlany użytkowany w fazie budowy serwisowany i tankowany będzie w wyznaczonych i zorganizowanych do tego celu miejscach na zapleczu budowy, poza strefą ewentualnych podtopień. Podłoże w tych miejscach zostanie utwardzone i uszczelnione.

Substancje mogące zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne będą magazynowane w szczelnych i zamykanych pojemnikach, na utwardzonej nawierzchni. Na wypadek ewentualnego rozlania paliwa lub substancji ropopochodnych plac budowy i zaplecze techniczne wyposażone zostanie w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków. Zanieczyszczone w ten sposób materiały przekazane zostaną do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom.

Odpady będą magazynowane selektywnie, w sposób zorganizowany i zapobiegający rozprzestrzenianiu się ich w środowisku, a następnie przekazane będą do zagospodarowania uprawnionym do tego podmiotom. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zgromadzonych; pojemniki lokalizowane będą w miejscach utwardzonych; miejsca magazynowania będą odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed opadami atmosferycznymi i dostępem osób postronnych.

Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzone będą wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.

Na wszystkich odcinkach drogi objętej zakresem przedsięwzięcia zaprojektowana zostanie nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu do środowiska, o skuteczności nie mniejszej niż 6 dB w odniesieniu do nawierzchni tradycyjnej. Planuje się nawierzchnię SMA5. W celu utrzymania efektywności zastosowanej nawierzchni, przeprowadzone będzie jej regularne czyszczenie. Oprócz tego zastosowane zostaną rozwiązania ograniczające dopuszczalną prędkość ruchu na projektowanej drodze do wartości 50 km/h przez całą dobę.

Na całym odcinku projektowanej drogi wprowadzony zostanie zakaz poruszania się pojazdów o masie całkowitej powyżej 12 ton, co uwzględnione zostało w prognozie ruchu. Nie dotyczyć to będzie pojazdów salonu samochodowego.

Prace polegające na wycince drzew prowadzone będą w terminie od początku września do końca lutego, tj. poza sezonem lęgowym większości gatunków ptaków. W przypadku konieczności wykonania wycinki w sezonie lęgowym, zostanie ona przeprowadzona, po udokumentowanym wykluczeniu obecności gatunków podlegających ochronie przez nadzór przyrodniczy lub po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do stwierdzonych gatunków chronionych.

W pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki roboty ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone będą z zachowaniem następujących zasad:

- niewykonywanie wykopów bliżej niż 2 m od pni drzew,
- realizację prac w strefie korzeniowej drzew w okresie spoczynku zimowego, czyli od października do kwietnia (prace te nie powinny trwać dłużej niż 2 tygodnie),
- ręczne wykonywanie prac realizowanych w obrębie bryły korzeniowej, a przy braku możliwości używanie jedynie niewielkich maszyn,
- nieobcinanie korzeni szkieletowych,
- niedokonywanie zmiany poziomu gruntu do odległości rzutu korony drzew, a w przypadku konieczności zmiany poziomu wykonanie systemów napowietrzających glebę,
- nieskładowanie pod koronami drzew materiałów budowlanych ani ziemi z wykopów,
- nie zatrzymywanie i nie poruszanie się ciężkim sprzętem budowlanym na powierzchni wyznaczonej rzutem korony drzew,
- niezagęszczanie gruntu w obrębie korzeni,
- zabezpieczenie osłonami na czas budowy pni drzew narażonych na uszkodzenia,
- osłanianie odsłoniętych korzeni drzew w celu zabezpieczenia przed nadmiernym wysuszeniem lub przemarznięciem, a przy wykonywaniu prac podczas upałów – maksymalne skrócenie okresu narażenia korzeni na przesuszenie,

- nielokalizowanie placów składowych i dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew, a w przypadku braku takiej możliwości zabezpieczenie koron drzew przed uszkodzeniami.

Wykonane zostaną nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż ilość drzew i powierzchnia krzewów podlegających wycince. Do nasadzeń zastosowany zostanie prawidłowo wyprodukowany i uformowany materiał szkółkarski rodzimych gatunków drzew i krzewów; sadzonki drzew charakteryzować się będą wyprowadzoną koroną i prostym pniem oraz proporcjonalną bryłą korzeniową. Zapewniona zostanie im odpowiednia pielęgnacja.

Wyżej wymienione działania prowadzone będą pod nadzorem przyrodniczym. Nadzór składać się będzie ze specjalistów z entomologii, herpetologii, ornitologii i chiropterologii.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
/.../
Miłosława Olejnik

Lipa drobnolistna
- ~~grabost~~ =>
- green~~sine~~ spire
- ~~tarnina~~ wiązowiec
- Trgo - olyra
- Ligustry
- derenem =>