

OŚ.6220.6.2021

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 247), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 735), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Gminę Orchardo, ul. Kościuszki 6, 62-436 Orchardo, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia;

orzekam

1. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi gminnej Szydłowiec – Suszewo na działkach o numerach ewidencyjnych 22, 152/4, 152/3 obręb Szydłowiec”.

2. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:

- 2.1.** 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;
- 2.2.** Plac budowy i zaplecze budowy wyposażać w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków;
- 2.3.** Miejsca postoju maszyn uszczelnić lub wyłożyć materiałami izolacyjnymi;
- 2.4.** W trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno bytowe dostarczyć do oczyszczalni ścieków
- 2.5.** Wycinkę ograniczyć do 23 drzew;
- 2.6.** Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego;
- 2.7.** 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.
- 2.8.** Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;

- 2.9. W przypadku obecności płazów miejsce prowadzonych prac zabezpieczyć na czas ich trwania tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi. Zastosować ogrodzenie o wysokości nie mniejszej niż 0,5 m nad poziomem terenu, z odgiętą krawędzią górną (przewieszką) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt. Ogrodzenie wkopać na głębokość nie mniejszą niż 10 cm pod poziomem terenu. W przypadku potwierdzenia migracji płazów, odłowić je pod nadzorem przyrodniczym;
- 2.10. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypianiem wykopów i likwidację zagłębień;
- 2.11. Przeprowadzić nasadzenia zastępcze za drzewa wycięte poza obszarami leśnymi, w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 201 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 301 cm do 400 cm i w stosunku 1:5 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 400 cm;
- 2.12. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
- 2.13. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, a następnie pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

UZASADNIENIE

W związku ze złożonym wnioskiem w dniu 23 listopada 2021 roku przez Inwestora Gminę Orchowo, ul. Kościuszki, 6 62-436 Orchowo o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi gminnej Szydłowiec – Suszewo na działkach o numerach ewidencyjnych 22, 152/4 i 152/3 obręb Szydłowiec”.

Na podstawie art. 75 ust.1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 247), stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Orchowo. Wobec powyższego Wójt Gminy Orchowo ustalił strony postępowania i dnia 26 listopada 2021r. zawiadomił o wszczęciu postępowania administracyjnego.

Zgodnie z § 3 ust.1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019r., poz. 1839) niniejsze przedsięwzięcie zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagana.

W toku prowadzonego postępowania na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 247) zwanej dalej ustawą ooś, Organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słupcy oraz zgodnie z art. 64 ust.1 pkt 4 i art. 68 ustawy ooś, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 i art. 545 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (tekst jednolity: Dz. U. z 2021r., poz. 624) o wyrażenie opinii do Państwowego Gospodarstwa

Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia ewentualnego zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słupcy pismem z dnia 16 grudnia 2021r. (wpływ do urzędu dnia 17.12.2021r.) wyraził opinię, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, jakim jest „Przebudowa drogi gminnej Szydłowiec – Suszewo na działkach o numerach ewidencyjnych 22, 152/4 i 152/3 obręb Szydłowiec” nie jest wymagane.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Inowrocławiu pismem z dnia 14 stycznia 2022r. (wpływ do urzędu dnia 20.01.2022r.) znak BD.ZZŚ.1.435.457.2021.GW wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Wskazuje jednak na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań dotyczących realizacji, eksploatacji lub likwidacji planowanego przedsięwzięcia, o których mowa w art. 82 ust.1 pkt 1 lit. b lub c lub nałożenia obowiązku działań, o którym mowa w art. 82 ust.1 pkt 2 lit. b ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 18 stycznia 2022r. (wpływ do urzędu dnia 19.01.2022r.) znak: WOO-IV.4220.375.2021.JC.2 wyraził opinię, że w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków, które zostały zawarte w decyzji w punkcie 2.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi gminnej Szydłowiec - Suszewo. Długość projektowanego odcinka wyniesie 1544,50m. Nawierzchni jezdni i zjazdy wykonane będą z betonu asfaltowego natomiast pobocze z kruszywa łamanego.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, przeanalizowano: rodzaj, skalę i cechy przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy ooś, w oparciu o zapisy k.i.p. ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie odcinka drogi gminnej Szydłowiec – Suszewo. Początek przebudowy zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 3035P relacji Orchowo – Szydłowiec – Anastazewo, a koniec na skrzyżowaniu dróg gminnych w miejscowości Szydłowiec na wysokości działek letniskowych. Długość projektowanego odcinka drogi wyniesie 1544,50 m. Inwestycja obejmuje wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni o szerokości 5,0 m, poboczy wzmocnionych kruszywem łamanym oraz zjazdów. Odwodnienie jezdni realizowane będzie powierzchniowo poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na tereny zielone w granicach pasa drogowego poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych. W ramach inwestycji usunięte zostaną kolizje z istniejącymi sieciami elektroenergetycznymi i teletechnicznymi. Przewiduje się także regulację wysokościową zasuw wodociągowych.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 1 lit. c) ustawy ooś należy stwierdzić, że budowa analizowanego przedsięwzięcia spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji surowców takich jak woda, czy paliwa oraz w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: kruszywo kamienne, beton asfaltowy, cement, elementy betonowe i kamienne. Woda dostarczana będzie beczkowozami.

Ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w przenośnych toaletach i okresowo wywożone przez uprawnioną firmę.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a), lit. c), lit. d) i lit. g) ustawy ooś stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Żeby ograniczyć uciążliwości w tym zakresie nałożono warunek, aby 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. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne, jako uciążliwe.

W sąsiedztwie odcinka drogi objętego zakresem przedsięwzięcia znajduje się zabudowa zagrodowa, domki letniskowe, pola uprawne i lasy. Zgodnie z przedstawionymi materiałami droga obsługiwać będzie tylko lokalny ruch pojazdów. Aktualne natężenie ruchu na przedmiotowej drodze wynosi ok 213 poj./dobę. Biorąc pod uwagę natężenie ruchu nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e) ustawy ooś stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz przeprowadzoną analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b) i pkt 3 lit. f) ustawy ooś stwierdzono, że na terenie planowanej inwestycji oraz w obszarze jej oddziaływania nie występują inne przedsięwzięcia realizowane bądź zrealizowane, których oddziaływanie może skumulować się z oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) ustawy ooś stwierdzono, że względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz funkcję, jaką droga pełni w istniejącym układzie komunikacyjnym, nie przewiduje się jej istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót 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, należy je uznać za pomijalne. Poprawa stanu technicznego istniejącej drogi wpłynie na zmniejszenie zapylenia i ograniczenie emisji spalin.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy ooś należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi i osuwisk.

Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się maszyn budowlanych i pojazdów. Rozbudowa drogi bezpośrednio nie wywoła wzrostu emisji gazów cieplarnianych, gdyż realizacja inwestycji nie wpłynie na wzrost ilości pojazdów poruszających się tą drogą. Konstrukcja i technologia wykonania jak i eksploatacji będzie zgodna z aktualnymi wymaganiami, a tym samym przedsięwzięcie będzie przystosowane do postępujących zmian klimatu.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) ustawy ooś ustalono, że na etapie realizacji inwestycji mogą powstawać odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne związane z: pracami ziemnymi przy realizacji budowy drogi, użytkowaniem sprzętu budowlanego i funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Roboty będą prowadzone w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie budowy odpady będą w miarę możliwości wtórnie wykorzystywane bądź usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi odpadów oraz wykonywania robót budowlanych. Powstające na etapie budowy odpady będą należeć do grup 17, 15 i 20 rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10), obejmujące m.in. sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne oraz odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej czy też szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości. Wszystkie powstające odpady będą selektywnie gromadzone i usuwane z odpowiednią częstotliwością. Powstałe odpady przekazywane będą uprawnionym podmiotom do odzysku lub unieszkodliwiania.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g) ustawy ooś stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Zgodnie z przedstawionym k.i.p. miejsca prowadzonych prac zostaną wyposażone w sorbenty, co pozwoli na szybkie usunięcie zanieczyszczeń a tym samym pozwoli ograniczyć negatywny wpływ na środowisko gruntowo – wodne. Roboty prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne, co winno gwarantować właściwą ochronę środowiska gruntowo-wodnego w rejonie prowadzonych prac. Na wypadek sytuacji awaryjnych Wnioskodawca zaproponował, aby miejsca postoju maszyn i urządzeń zlokalizować na uszczelnionej powierzchni. Biorąc pod uwagę, iż uszczelnienie powierzchni ograniczy przedostawanie się zanieczyszczeń z ewentualnych wycieków z pojazdów do środowiska, wskazano powyższe, jako jeden z warunków realizacji przedsięwzięcia. Na terenie inwestycji nie będą wykonywane naprawy sprzętu i pojazdów obsługujących plac budowy, nie będą również tankowane pojazdy. Materiały niezbędne do wykonania konstrukcji drogi zostaną wbudowane po dostarczeniu na plac budowy, bez magazynowania w rejonie inwestycji. Teren budowy zostanie wyposażony w system odprowadzania ścieków bytowych w postaci szczelnych bezodpływowych zbiorników. W miarę potrzeb będą one wywożone przez koncesjonowanego przewoźnika na najbliższą oczyszczalnię ścieków.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a), lit. b), lit. c), lit. d), lit. f), lit. g), lit. h), lit. i), lit. j) ustawy ooś, na podstawie k.i.p. ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany na obszarach wodno-błotnych, w strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego, na obszarach górskich oraz obszarach przylegających do jezior, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, na obszarach przylegających do uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Przedmiotowa inwestycja przebiega po śladzie istniejącej drogi. Przebudowa może wpłynąć na aktualny krajobraz z uwagi na usunięcie drzew i krzewów wpisanych w krajobraz otoczenia oraz czasowe zajęcie terenu pod zaplecze budowy.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b) ustawy ooś należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest na terenie Powidzkiego Parku Krajobrazowego ustanowionego Uchwałą Nr XXIX/753/17 Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 27 marca 2017 r. w sprawie Powidzkiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego z 2017 r. poz. 2940), który posiada zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy ooś. Planowane przedsięwzięcie, na podstawie art. 6 pkt. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1899 z późn. zm.) należy do inwestycji celu publicznego, dla których zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r. poz. 1098 z późn. zm.) powyższy zakaz nie obowiązuje. Przedsięwzięcie realizowane będzie także na terenie Powidzko-Bieniszewskiego Obszar Chronionego Krajobrazu, który nie posiada aktualnych zakazów. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajduje się obszar Natura 2000 tj. specjalny obszar ochrony siedlisk Pojezierze Gnieźnieńskie PLH300026. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza terenami korytarzy ekologicznych (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie przeprowadzona wycinka do 23 drzew, o obwodach od 55 cm do 390 cm. Zgodnie z treścią k.i.p. wycinka drzew wynika z kolizji z przedmiotową drogą. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. Zgodnie z treścią uzupełnienia k.i.p. prace związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności lokalizacja i organizacja zaplecza budowy oraz wycinka drzew i krzewów będą prowadzone poza obszarem Natura 2000.

Usuwanie drzew powinno być rozwiązaniem ostatecznym i w szczególności dotyczyć drzew obumarłych, wiatrołomów lub drzew tzw. „wysokiego ryzyka”, tj. posiadających wady budowy istotne dla statyki drzewa. Decyzja o usunięciu drzew jest decyzją nieodwracalną w skutkach. Prawodawstwo krajowe podaje szereg przepisów mających na celu ochronę drzew oraz restrykcje przy ich wycinaniu. Zgodnie z art. 83 ust. 1 ustawy o ochronie zezwolenie na wycięcie drzew jest wyjątkiem od reguły zachowania drzew, które jako element przyrody podlegają ochronie prawnej. Zgodnie z powyższym, Wnioskodawca powinien dołożyć wszelkich starań celem ograniczenia planowanej wycinki do niezbędnego minimum i w miarę możliwości technicznych ograniczyć wycinkę tylko do jednej strony drogi.

Drzewa stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową, ponieważ liniowe zadrzewienia na terenach otwartych są bardzo wyrazistym dominantami. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoistą bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń zastępczych dla drzew poza obszarami leśnymi. W opinii nałożono warunek nasadzeń zastępczych w stosunku 1:1 (jedno nasadzone drzewo za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie do 100 cm, w stosunku

w stosunku 1:3 (trzy nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie od 201 cm do 300 cm, w stosunku 1:4 (cztery nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie od 301 cm do 400 cm i w stosunku 1:5 (pięć nasadzonych drzew za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie powyżej 400 cm.

W celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. W pierwszej kolejności do nasadzeń powinny być wykorzystywane młode osobniki drzew rodzimych gatunków pochodzące z odnowień, które stanowią bardzo dobry materiał odnowieniowy – są to osobniki najlepiej przystosowane do warunków, które panują w obrębie zadrzewień przydrożnych. Określono także warunek prowadzenia monitoringu udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia należy uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, a następnie pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

W celu ochrony drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, czy naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczaniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W przypadku występowania płazów w miejscu prowadzenia planowanych prac bądź w ich sąsiedztwie, celem ochrony bioróżnorodności określono warunek, aby miejsce prowadzonych prac zabezpieczyć na czas ich trwania tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi. Ogrodzenie musi mieć wysokość nie mniejszą niż 0,5 m nad poziomem terenu oraz powinno być wkopane w ziemię na głębokość, co najmniej 10 cm. Należy zastosować ogrodzenie z odgiętą krawędzią górną (przewieszkę) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt. W przypadku potwierdzenia migracji płazów, sformułowano warunek ich odławiania pod nadzorem przyrodniczym.

Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia będzie wymagać wykonania prac ziemnych, które mogą wpływać negatywnie na zwierzęta nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.

W przypadku natrafienia podczas planowanych prac na gatunki chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace należy przerwać do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i ust. 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub Regionalny Dyrektor.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Po zapoznaniu się z całą dokumentacją dotyczącą planowanego przedsięwzięcia, jednocześnie biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących Wójt Gminy Orchowo uznał, że nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 10 i art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego przed wydaniem niniejszej decyzji Strony zostały poinformowane o możliwości zapoznania się z zebrany materiał dowodowy w formie obwieszczenia podanego do publicznej wiadomości i do dnia wydania decyzji żadna ze stron nie złożyła uwag ani wniosków, co do planowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 127 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koninie za pośrednictwem Wójta Gminy Orchowo w terminie 14 dni od daty doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Zgodnie z art. 127a § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego 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.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia



Otrzymują:

1. Paweł Żmijewski (pełnomocnik)
2. Gmina Orchowo
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Inowrocławiu

Charakterystyka Przedsięwzięcia

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przebudowa odcinka drogi gminnej Szydłowiec - Suszewo na działkach o nr ew. 22, 152/4, 152/3 obręb Szydłowiec. Początek przebudowy to skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3035P relacji Orchowo – Szydłowiec - Anastazewo a koniec na skrzyżowaniu dróg gminnych w miejscowości Szydłowiec na wysokości działek letniskowych.. W obrębie drogi występuje zabudowa zagrodowa, domki letniskowe, oraz pola uprawne i lasy.

Długość projektowanego odcinka wyniesie – 1544,50m.

Powierzchnia nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego – 7722,00 m².

Powierzchnia poboczy z kruszywa łamanego - 2317,00 m².

Powierzchnia nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego – 460,0 m²

Obecnie droga ma nawierzchnię z kruszywa łamanego o zmiennej szerokości 3,80 – 5,0 m.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia nieruchomości szatą roślinną

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi 122045,00m²

Dotychczasowy sposób wykorzystania nieruchomości, jest identyczny, jaki planuje się w w/w założeniu. Zmieni się natomiast komfort i bezpieczeństwo użytkowania drogi na zgodny z obowiązującymi standardami.

Istniejące drzewa nieobjęte wycinką będące w obszarze objętym w/w robotami zostaną zabezpieczone poprzez obłożenie wokół pni desek od gruntu do wys. 1,5 m i związaniu w/w desek drutem, roboty ziemne w bezpośrednim sąsiedztwie w/w drzew będą wykonywane ręcznie. Przewidziane zostało nasadzenie drzew w ilości nie mniejszej niż planowane do wycięcia o obwodzie minimum 10 cm na wysokości 100 cm. Lokalizacja nasadzenia w uzgodnieniu z Gminą Orchowo.

3. Rodzaj technologii:

Podczas budowy planowane jest wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego i mieszanki związanej cementem, która będzie wykonywana poprzez dowóz materiału na miejsce budowy i bezpośrednie jego wbudowanie (bez składowania na miejscu budowy). Ułożenie nawierzchni bitumicznej odbywać się będzie poprzez dowóz i bezpośrednie wbudowanie masy za pomocą układarki.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Ze względu na specyfikę przedsięwzięcia, polegającego na ułożeniu nawierzchni na istniejącej już drodze i zamknięciu całego przedsięwzięcia w istniejącym pasie drogowym, nie ma możliwości zmiany lokalizacji (przebiegu) inwestycji. Alternatywnym wariantem może być jedynie opcja zerowa tj. zaniechanie przedsięwzięcia. W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych oraz stałym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu.

Ekologiczne skutki obu wariantów:

1. Wpływ planowanego wariantu na środowisko:

a. zmniejszenie ilości pyłów emitowanych do powietrza atmosferycznego oraz zmniejszenie natężenia wibracji i hałasu,

- b. zmniejszenie emisji spalin do atmosfery,
- c. poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- d. nie wystąpią szkodliwe oddziaływania na środowisko, w tym szatę roślinną.

Nie podejmowanie planowanego przedsięwzięcia spowodowałoby:

dalsze pogarszanie stanu nawierzchni drogi, a tym samym zwiększenie natężenia hałasu, wibracji, emisji pyłów i spalin (występujące dziury, koleiny i wyboje), pogorszenie warunków bezpieczeństwa ruchu, kumulacje wód opadowych w koleinach i dziurach.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.

a) na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym.

Przewidywane wykorzystanie materiałów oraz paliw niezbędnych do wykonania podbudowy i nawierzchni jezdni oraz zjazdów:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: ok. 120,0 m³

Szacunkowe zapotrzebowanie na materiały wynosi:

kruszywo kamienne ok. 2883,00 m³

beton asfaltowy ok. 1050,00 m³

energia elektryczna – nie dotyczy

energia cieplna i gazowa - nie dotyczy

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi:

$$m / poj. = k$$

gdzie: m (materiał m³)

poj. (pojemność naczepy m³)

k (kurs samochodu ciężarowego)

$$2800 / 10 = 280,0 \text{ k}$$

$$k * odl. * z = L$$

gdzie: k (kurs samochodu ciężarowego)

odl. (odległość wywozu/dowozu w kilometrach)

z (średnie zużycie paliwa w l/km uwzględnia również wbudowanie)

L (ilość zużytego paliwa w litrach)

$$280 * 65 * 0,6 = 10920 \text{ L}$$

b) Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

c) Podczas eksploatacji drogi nie występuje zapotrzebowanie na wodę, surowce, materiały, paliwa oraz energię.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Realizacja przedsięwzięcia ze swej istoty jest działaniem chroniącym środowisko poprzez ograniczenie emisji pyłów, spalin, hałasu i wibracji. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez ułożenie nowej, równej nawierzchni jezdni.

Podczas realizacji przedsięwzięcia:

- a. wbudowane zostaną materiały posiadające wymagane atesty jakości,
- b. wbudowanie materiałów nastąpi bezpośrednio, tzn. bez składowania ich na terenie lub w pobliżu budowy,
- c. użycie do rozłożenia masy bitumicznej nowoczesnego sprzętu i przez krótki okres czasu (ok. 6 dni) nie pogorszy nadmiernie klimatu akustycznego w rejonie planowanej budowy,
- d. ruch pojazdów związanych z dostarczeniem materiałów w stosunku do normalnego ruchu pojazdów po drodze będzie znikomy,
- e. powstały w wyniku ścinki krawędzi jezdni niewielki nadmiar masy asfaltobetonowej zostanie zabrany przez wykonawcę robót z przeznaczeniem do wbudowania w inne miejsce, jako materiał pomocniczy do utwardzania poboczy.
- f. poziom wód gruntowych określony został na wysokości 1,20 – 2,0 m. Roboty drogowe nie będą prowadzone poniżej określonego zwierciadła wody. W związku z powyższym odwodnienie wykopów nie będzie konieczne.
- g. odwodnienie jezdni powierzchniowe poprzez odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni na pobliskie tereny zielone w granicach pasa drogowego poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych.
- h. prace na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będą prowadzone w godzinach nocnych tj. 22:00 – 6:00.

7. Rodzaje ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z przebudową i eksploatacją drogi przez jej użytkowników, co może mieć miejsce już obecnie. Podczas prac budowlanych wszelkie zanieczyszczenia będą usuwane na bieżąco.

8. Rodzaje ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z przebudową i eksploatacją drogi przez jej użytkowników, co może mieć miejsce już obecnie. Podczas prac budowlanych wszelkie zanieczyszczenia będą usuwane na bieżąco.

Oddziaływanie inwestycji w fazie budowy

W fazie budowy występują emisje:

- hałasu komunikacyjnego i hałasu pracy maszyn i urządzeń
- emisji pyłów i gazów do atmosfery ze spalin paliw
- emisja ścieków bytowych
- emisja odpadów niebezpiecznych

Przewidywany okres realizacji około 3 miesiące.

Nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych w czasie realizacji planowanej inwestycji. W okresie realizacji przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się realizacji innych inwestycji mogących prowadzić do wystąpienia oddziaływań skumulowanych.

Wpływ na walory krajobrazowe w fazie realizacji będzie związany przede wszystkim z usunięciem drzew i krzewów wpisanych w krajobraz otoczenia, czasowym zajęciem terenu pod zaplecze budowy oraz wzmożonym ruchem pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego. Obszar inwestycji obejmuje część miejscowości Szydłowiec i miejscowości Suszewo. Dominującym sposobem zagospodarowania terenu są pola uprawne oraz rzadka zabudowa zagrodowa. Wzdłuż przebiegu planowanej inwestycji rosną drzewa topoli i akacji, dębu, lipy.

W wyniku realizowanej inwestycji dojdzie do przebudowy drogi o nawierzchni gruntowej na drogę o nawierzchni z betonu asfaltowego. Realizacja omawianej inwestycji wiązać się będzie również z koniecznością wycinki drzew i krzewów usytuowanych wzdłuż drogi.

Teren projektowanej inwestycji to przede wszystkim tereny rolnicze nie będące obszarami o szczególnych walorach krajobrazowych oraz nie charakteryzujące się podwyższonymi wartościami przyrodniczymi. W związku z powyższym budowa projektowanej drogi nie przyczyni się do pogorszenia warunków krajobrazowych i przyrodniczych sąsiadującego obszaru.

W okresie budowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego. Oddziaływania te będą duże na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie frontu budowy. Przy odpowiedniej organizacji robót budowlanych uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych.

Podobnie niewielki zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac ziemnych związanych generalnie z przygotowaniem odpowiedniego podłoża pod przyszłą nawierzchnię. Z uwagi jednak na fakt, że mamy do czynienia z materiałami, które powodują emisję pyłów o dużych frakcjach, których prędkości opadania są duże, odległości ich unoszenia są niewielkie.

Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w pasie drogowym budowanej drogi. Po rozpoczęciu inwestycji baza zostanie urządzona oraz utrzymana w dobrym stanie. Na zapleczu zostanie zapewnione pomieszczenie socjalne dla pracowników z niezbędnymi warunkami sanitarnymi (w tym Toi Toi) i pomieszczeniem socjalnym. W czasie suszy plac budowy będzie zraszany wodą i stosowane plandeki.

Miejsce postoju maszyn będzie zabezpieczone poprzez uszczelnienie, wyłożenie materiałami izolacyjnymi oraz wyposażone w sorbenty jak np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty. Na placu budowy nie przewiduje się tankowania (tankowanie na pobliskich stacjach paliw) oraz naprawy maszyn i pojazdów obsługujących przedsięwzięcie.

Na terenie budowy mogą powstawać odpady niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne związane z:

- pracami ziemnymi przy realizacji budowy drogi,
- użytkowaniem sprzętu budowlanego,
- funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników.

Roboty będą prowadzone w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie budowy odpady będą w miarę możliwości wtórnie wykorzystywane bądź usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi odpadów oraz wykonywania robót budowlanych.

Jedynymi możliwymi do powstawania odpadami niebezpiecznymi mogą być zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi powstające podczas konserwacji i eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych.

Ilość tych odpadów będzie niewielka – do kilkunastu kg.

Na placu budowy nie przewiduje się tankowania oraz naprawy maszyn i pojazdów obsługujących przedsięwzięcie. Do budowy będzie użyty sprawny sprzęt bez wycieków płynów eksploatacyjnych i substancji ropopochodnych.

Miejsce postoju maszyn będzie zabezpieczone poprzez uszczelnienie, wyłożenie materiałami izolacyjnymi oraz wyposażone w sorbenty jak np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych będzie gromadzony i przechowywany oddzielnie. Transport odpadów niebezpiecznych z miejsc ich powstawania do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania odbywał się będzie z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych.

Odpady inne niż niebezpieczne - powstaną podczas robót przygotowawczych terenu do przebudowy drogi. Maksymalne wykorzystanie tego typu odpadów możliwe będzie przy

odpowiednio zaprogramowanym systemie gromadzenia i usuwania tych odpadów. Planując organizację placu budowy przewiduje się selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych. W sposób selektywny będą również wywożone te odpady do regionalnych zakładów przetwarzania odpadów.

Na terenie budowy będą powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, papier. Będą przygotowane odpowiednie pojemniki, które będą systematycznie opróżniane.

Gleba i grunt z korytowania stanowić będą urobek ziemny. Grunt tego typu zostanie częściowo wykorzystany na podbudowę projektowanych poboczy. Pozostała część urobku zostanie wykorzystana na nasypy w innych lokalizacjach projektowanej drogi.

Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ten element środowiska.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Z uwagi na lokalny charakter przedsięwzięcia i znaczne oddalenie od granic państwa nie przewiduje się jego transgranicznego oddziaływania, zarówno w fazie realizacji, jak również w trakcie użytkowania drogi.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody oraz korytarze ekologiczne znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływała na przedmioty ochrony, nie wpłynie na pogorszenie stanu ich ochrony. Przebudowie podlega, bowiem istniejąca droga, w związku z czym nie wpłynie negatywnie na warunki środowiskowe. Na terenie gminy znajdują się: Powidzko-Bieniszewski Obszar Chronionego Krajobrazu i Powidzki Park Krajobrazowy

Korytarze ekologiczne

Analizowany odcinek drogi nie przebiega przez korytarze migracji.

11. Informacje o usytuowaniu przedsięwzięcia względem obszarów wymienionych w art. 63 ust 1 pkt 2 lit. a-j ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych – inwestycja nie przebiega jednak przez takie obszary i nie będzie na nie oddziaływała ani pośrednio, ani bezpośrednio; przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza zasięgiem głównych zbiorników wód podziemnych;

b) obszary wybrzeży – planowana inwestycja nie leży w strefie wybrzeża;

c) obszary górskie lub leśne – planowana inwestycja nie leży na obszarach górskich i leśnych;

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – w sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują ww. typy obszarów

e) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone – nie dotyczy, w sąsiedztwie nie ma takich obszarów;

f) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – w granicach inwestycji nie występują, planowana inwestycja nie będzie w jakikolwiek sposób ingerowała w takie obiekty i obszary;

g) gęstość zaludnienia – w granicach planowanej inwestycji droga przebiega przez zabudowę zagrodową;

h) obszary przylegające do jezior – w najbliższym sąsiedztwie znajduje się jezioro Kamienieckie

i) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie dotyczy, w sąsiedztwie nie ma takich obiektów i obszarów

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia oraz otaczający teren inwestycji, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą, jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na ich funkcje zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie - budowa drogi nie przecina cieków wodnych. W miejscu realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt będących przedmiotem ochrony obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009.

Działka i otoczenie analizowanego przedsięwzięcia jest płaskie i leży poza terenami zalewowymi, a więc nie występuje zagrożenie zalaniem w czasie powodzi. Wody opadowe także nie stanowią zagrożenia w razie ewentualnych silnych opadów deszczu ponieważ działka nie znajduje się w zagłębieniu terenu. Osuwiska ziemi nie stanowią zagrożenia dla przedmiotowej działki, która jest płaska a w bezpośrednim sąsiedztwie nie ma wypiętrzenia terenu.

12. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat

Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów z napędem silnikami spalinowymi. Jednakże, w związku z przewidywanym natężeniem ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący. Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji w ruchu drogowym (transportowym) oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie ruchu drogowego (transportowego). Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi należą:

- 1) Powódź –zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinka drogi, 2) Nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu –poważne utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.
- 3) Huragany –poważne utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.
- 4) Upały, nawałne deszcze, burze –utrudnienia w ruchu pojazdów i pieszych.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu przedmiotowej drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście budowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą, m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawałne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady deszczu. W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie; strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; obszary na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

13. Warunki korzystania z wód regionu wodnego

Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry z 2011r., który został zaktualizowany rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016r. poz. 1967) Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych, oznaczonym europejskim kodem JCWPd PLGW 600043, zaliczanym do regionu wodnego Warty, oraz na terenie rzecznej JCWP o numerze PLRW6000251881745 o nazwie Kanał Ostrowo –Gopło do wypływu z Jez. Ostrowskiego. Celem środowiskowym dla JCWP rzecznej jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Jest to naturalna, rzeczna JCWP, jej aktualny stan jest określony jako zły, jest ona zagrożona nie osiągnięciem celu środowiskowego. Ustalono zostały odstępstwa, przedłużono termin do którego cel środowiskowy powinien zostać osiągnięty.

Uzasadnienie odstępstwa:

Brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występuje presja komunalna i przemysłowa. W programie działań zaplanowano działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy –Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027.

W zlewni znajdują się także jeziorne jednolite części wód o numerach (PLLW10404) –jezioro Ostrowskie. Poziomy wód wglębnych zasilane są na drodze przesączania się wód poprzez gliny morenowe z nadległych poziomów wodonośnych, bezpośredniej infiltracji opadów przez nakład glin lub przez okna hydrogeologiczne. Ich drenaż zachodzi w obrębie dużych dolin rzecznych, tj. Warty, Prosny i Odry oraz mniejszych ich dopływów, również Noteci.

Dla JCWPd nr PLGW 600043 celem środowiskowym jest dobry stan ilościowy. Obecny stan JCWPd określono jako zły. JCWPd jest zagrożona nie osiągnięciem celów środowiskowym.

Przyczyny antropologiczne:

Występowanie obniżenia zwierciadła poziomów wodonośnych związanych z odwodnieniami odkrywek górniczych (węgiel brunatny, surowce skalne) oraz działalność kopalni soli. Intensywna eksploatacja wód powoduje ingresje zasolonych wód podziemnych. Oddziaływanie na jakość wód zakładów przemysłowych, obszarów zurbanizowanych i rolnictwa. Zniekształcenie stosunków wodnych siedlisk typu 6410 i 7210 na obszarach: Natura 2000, Pojezierze Gnieźnieńskie oraz Powidzki Park Krajobrazowy pod wpływem obniżenia poziomu wód podziemnych w PPW wywołanego odwodnieniem górniczym.

Ustalono zostały odstępstwa w zakresie przedłużenia terminu;

Ze względu na występowanie obniżenia zwierciadła poziomów wodonośnych związanych z odwodnieniami odkrywek górniczych (węgiel brunatny, surowce skalne), działalnością kopalni soli: ingresja zasolonych wód, ascenzji wód słonych. Słaby stan jakościowy na terenie JCWPd w zasięgu regionalnych lejów depresji wywołanych odwodnieniem górniczym związany jest z ascenzją wód o słabym stanie jakościowym a podłoża, na terenach rolniczych – z podwyższonymi stężeniami związków azotu. Ascenzja wód słonawych i słonych będzie trwać tak długo, dopóki będą prowadzone odwodnienia -do czasu wyeksploatowania złoża. Specyfika odwodnienia górniczych nie pozwala na spływanie leja depresji, nie ma więc możliwości ograniczenia presji do czasu zakończenia eksploatacji.

Inwestycja nie spowoduje nie osiągnięcia założonych celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

14. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Zagrożenie wystąpienia poważnej awarii może mieć miejsce w przypadku wystąpienia zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów transportujących substancje niebezpieczne. Obecnie nie ma technicznych możliwości całkowitego zabezpieczenia środowiska przed wystąpieniem poważnej awarii spowodowanej takim zdarzeniem. Z uwagi jednak na lokalny charakter planowanej przebudowy drogi, prawdopodobieństwo wystąpienia ww. zdarzenia jest mało prawdopodobne, a na wypadek jego ewentualnego wystąpienia usuwaniem potencjalnych zagrożeń zajmą się służby ratownicze wyspecjalizowane w usuwaniu skutków zdarzeń drogowych (np. straż pożarna).

Rodzaj zaplanowanych prac jak i całość przedsięwzięcia przy budowie drogi nie przewiduje sytuacji, w ramach których może dojść do poważnej awarii przemysłowej. Nie mniej jednak ze względu na stosowanie w trakcie prac sprzętu mechanicznego napędzanego paliwem zawierającym komponenty ropopochodne, należy szczególną uwagę zwrócić na zabezpieczenie sprzętu przed ewentualnym wystąpieniem niekontrolowanych wycieków paliwa. W celu przeciwdziałania takim zdarzeniom należy wykorzystywać do prac w pełni sprawny sprzęt mechaniczny, przeprowadzać kontrolę ich stanu oraz w obrębie przedsięwzięcia zabezpieczyć materiały i środki (sorbenty) do likwidacji ewentualnego wycieku paliwa. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej.

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Nie przewiduje się prac rozbiórkowych planowanej drogi.



WÓJT
Jacek Misztal