

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. 2373), 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 Orchowo, ul. Kościuszki 6, 62-436 Orchowo, 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 Orchowo ul. Kościuszki – Myślątkowo na działkach o numerach ewidencyjnych 235, 234, 211, 74, 72, 65/1 obręb Orchowo, 274, 241, 240, 314, 305, 282 obręb Myślątkowo”.

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

- 2.1.** Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00;
- 2.2.** Miejsce magazynowania surowców i materiałów budowlanych zabezpieczyć materiałem izolacyjnym
- 2.3.** Bazę materiałowo - sprzętową wyposażać w sorbenty;
- 2.4.** Wycinkę drzew przeprowadzić od 1 września do końca lutego;
- 2.5.** Wycinkę drzew ograniczyć do 24 sztuk;
- 2.6.** 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.
- 2.7.** Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
- 2.8.** 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 (przewieszka) 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;
- 2.9. 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;
- 2.10. 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 powyżej 200;
- 2.11. W pierwszym rzędzie nasadzenia prowadzić wzdłuż istniejących dróg, tworząc nowe aleje lub uzupełniając ubytki w istniejących;
- 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 regularnie 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;
- 2.14. Zaplecze budowy wraz z miejscami postoju lub ewentualnego tankowania i wykonania awaryjnych napraw maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, paliw bądź materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo – wodne, zorganizować na terenie utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię, zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych;
- 2.15. Wody opadowe i roztopowe odprowadzać na pobliskie tereny zielone w granicach pasa drogowego;
- 2.16. W trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażyć w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno – bytowe dostarczyć do oczyszczalni ścieków.

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 Orchowo ul. Kościuszki – Myślątkowo na działkach o numerach ewidencyjnych 235, 234, 211, 74, 72, 65/1 obręb Orchowo, 274, 241, 240, 314, 305, 282 obręb Myślątkowo”. 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. 2373), 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. 2373) 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.) znak: ON-NS.9011.9.47.2021 wyraził opinię, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia, jakim jest „Przebudowa drogi gminnej Orchowo ul. Kościuszki – Myśłatkowo na działkach o numerach ewidencyjnych 235, 234, 211, 74, 72, 65/1 obręb Orchowo, 274, 241, 240, 314, 305, 282 obręb Myśłatkowo” nie jest wymagane.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem z dnia 31 grudnia 2021r. (wpływ do urzędu dnia 03.01.2022r.) znak: WOO-IV.4220.374.2021.DZ.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.

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.1.435.458.2021.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 lub c ustawy ooś.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi gminnej Orchowo, ul. Kościuszki - Myśłatkowo. Długość projektowanego odcinka wyniesie 2462,38m. Nawierzchni jezdni i zjazdu 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 i pkt 3 lit. a ustawy ooś, na podstawie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej Orchowo ul. Kościuszki – Myśłatkowo, o długości ok. 2462 m. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostaną: jezdnia, zjazd oraz odwodnienie drogi. Inwestycja będzie realizowana na działkach o numerach ewidencyjnych: 235, 234, 211, 74, 72, 65/1, 73 obręb Orchowo; 274, 241, 240, 314, 305, 282 obręb Myśłatkowo. Droga będzie posiadała następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi: gminna,
- klasa techniczna : L,
- prędkość projektowa: 30 km/h.

- przekrój: droga jednojezdniowa, dwupasowa, dwukierunkowa,
- szerokość jezdni: – 4,50 m,
- szerokość pobocza- 0,75 m,
- spadek poprzeczny jezdni: daszkowy – 2,0%,
- niweleta: projektowana niweleta będzie dostosowana do wysokości przyległych zabudowań i pól z pominięciem lokalnych nierówności.

Zgodnie z treścią Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia (k.i.p.) odwodnienie przebudowywanej drogi odbywać się będzie powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny zieleni w granicach pasa drogowego.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś ustalono, że realizacja inwestycji wiąże się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów budowlanych i surowców, takich jak m.in.: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne. W ramach przedsięwzięcia wykorzystane zostaną również woda, energia elektryczna oraz paliwa.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, lit. c i lit. d ustawy ooś, na podstawie informacji zawartych w k.i.p. oraz mając na uwadze rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na: obszary wodno-błotne; inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych; obszary górskie i leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

W kontekście planowanego przedsięwzięcia, zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b, lit. f, lit. i oraz lit. j ustawy ooś nie mają zastosowania, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim, poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia oraz poza obszarami uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej.

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, powodzi czy osuwisk. Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja drogi oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu. W wyniku realizacji planowanej inwestycji poprawie ulegnie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego.

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.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e ustawy ooś uznano, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 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. Celem ograniczenia 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.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po drodze. Zgodnie z treścią Karty, natężenie ruchu pojazdów na omawianej drodze wynosi ok. 100 pojazdów na dobę, przy nieznacznym udziale pojazdów ciężkich. W związku z planowanym przedsięwzięciem, nie należy spodziewać się znaczącego zwiększenia ruchu pojazdów. Stwierdzono zatem, że na etapie eksploatacji, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu i niewielki udział pojazdów ciężkich, droga nie będzie źródłem znaczących uciążliwości akustycznych. Należy zatem uznać, że w kontekście eksploatacji drogi dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3 lit. f ustawy ooś, po zapoznaniu się z treścią k.i.p. oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami przestrzennymi ustalono, że w obszarze realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia brak jest istniejących lub planowanych przedsięwzięć, z którymi przedmiotowe przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać znacząco w sposób skumulowany.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. g ustawy ooś stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne. Mając na uwadze rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz funkcję, jaką droga pełnić będzie w istniejącym układzie komunikacyjnym stwierdzono, że na etapie eksploatacji nie będzie ona istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. W związku z powyższym stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do znaczącego pogorszenia jakości powietrza w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy ooś ustalono, że gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Na etapie prac budowlanych odpady będą składowane w odpowiednio przygotowanych miejscach, a następnie systematycznie wywożone przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia na ich odbiór i dalsze zagospodarowanie. Zgodnie z treścią k.i.p. na etapie budowy będą powstawać m.in. urobek, odpady opakowaniowe, niesegregowane odpady komunalne.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. Zaplecze budowy zostanie zlokalizowane w pasie drogowym budowanej drogi. Miejsce postoju maszyn będzie zabezpieczone poprzez wyłożenie jej materiałami izolacyjnymi. Na placu budowy nie przewiduje się tankowania i naprawy maszyn i pojazdów obsługujących przedsięwzięcie. Celem ochrony środowiska gruntowo-wodnego określono warunek, aby miejsce magazynowania surowców i materiałów budowlanych zabezpieczyć materiałem izolacyjnym, a plac budowy wyposażać w sorbenty. Ścieki bytowe powstające w ramach prac budowlanych będą gromadzone w szczelnym zbiorniku i okresowo wywożone przez uprawniony podmiot. W czasie suszy plac budowy będzie zraszany wodą a na pojazdach dowożących materiały pyłące będą stosowane plandeki.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g ustawy ooś ustalono, że przedsięwzięcie będzie realizowane w śladzie istniejącej drogi. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że inwestycja nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej,

a co za tym idzie, nie wpłynie znacząco negatywnie na walory krajobrazowe i sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren planowanego przedsięwzięcia położony 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. Ponadto przedsięwzięcie leży w Powidzko-Bieniszewskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, który nie posiada aktualnych zakazów. Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia jest 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 na terenie korytarza ekologicznego Pojezierze Krajeńskie - południe KPnC-7F (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

W ramach planowanego przedsięwzięcia planowana jest wycinka 24 drzew o obwodach od ok. 40 cm do ok. 270 cm. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia. W przypadku natrafienia podczas wycinki na gatunki chronione lub miejsca lęgowe ptaków, prace należy przerwać do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstąpienia 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 w Poznaniu.

Drzewa przydrożne stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową, ponieważ liniowe zadrzewienia na terenach otwartych są bardzo 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 prowadzonych wzdłuż dróg w ramach zakładania nowych alei lub uzupełniania ubytków drzew w obrębie już istniejących. Dodatkowo kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń w skali 1:2 (dwa nasadzone drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie od 101 cm do 200 cm oraz w skali 1:3 dla drzew o obwodzie powyżej 200 cm.

Wprowadzanie do środowiska przyrodniczego i przemieszczanie w nim gatunków obcych, zgodnie z art. 120 ustawy o ochronie przyrody, jest co do zasady zakazane. Choć zieleń przydrożna na terenie zabudowy wskazana została, jako jeden z wyjątków od tego zakazu, warunek nasadzeń zastępczych w oparciu wyłącznie o gatunki rodzime w niniejszym przypadku jest zasadny. Należy mieć na uwadze, że każdy gatunek obcy może w przyszłości stać się gatunkiem zagrażającym rodzimej bioróżnorodności; w odniesieniu do drzew status inwazyjnych zyskały w ostatnich dziesięcioleciach np. jesion pensylwański, dąb czerwony, a regionalnie i lokalnie także bożodrzew gruczołowaty, wiązowiec zachodni czy orzech włoski.

W celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. W pierwszej kolejności do nasadzeń powinny być wykorzystywane młode osobniki drzew pochodzące z odnowień, które stanowią bardzo dobry materiał odnowieniowy – są to osobniki najlepiej przystosowane do warunków, które panują w obrębie zadrzewień przydrożnych. Nałożono także warunek prowadzenia monitoringu udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia.

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 zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W przypadku stwierdzenia występowania płazów w miejscu prowadzenia planowanych prac bądź w ich sąsiedztwie, celem ochrony bioróżnorodności miejsce prowadzonych prac należy zabezpieczyć na czas ich trwania tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi co zapisano w niniejszej opinii jako warunek. Ogrodzenie musi mieć wysokość nie mniejszą niż 0,5 m nad poziomem terenu oraz 10 cm pod poziomem terenu. Ogrodzenie powinno również posiadać odgiętą krawędź górną (przewieszkę) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt. W przypadku potwierdzenia migracji płazów, należy odłowić je pod nadzorem przyrodniczym.

Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia może 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 likwidację zagłębień.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia po śladzie istniejącej drogi oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą, jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooŚ przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oraz możliwość powiązania z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska. 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. Dariusz 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 Orchowo, ul. Kościuszki - Myślątkowo na działkach o nr ew. 235, 234, 211, 74, 72, 65/1, 73 obręb geodezyjny Orchowo, 274, 241, 240, 314, 305, 282 obręb geodezyjny Myślątkowo. Początek przebudowy to skrzyżowanie z dróg ul. Kościuszki i J. Myślickiego a koniec przy ostatnim zabudowaniu w miejscowości Myślątkowo. W obrębie drogi występuje zabudowa zagrodowa oraz pola uprawne i lasy.

Długość projektowanego odcinka wyniesie – 2462,38m.

Powierzchnia nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego – 11306,00 m².

Powierzchnia poboczy z kruszywa łamanego - 3693,00 m².

Powierzchnia nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego – 260,0 m²

Obecnie droga ma nawierzchnię z kruszywa łamanego o zmiennej szerokości 3,50 – 4,5m.

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

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi 15253,00m²

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 samochodowych, 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)

$$4300 / 10 = 430,0 \text{ k}$$

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

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)

$$430 * 55 * 0,6 = 14190 \text{ L}$$

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.

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 pas terenu od ulicy T. Kościuszki w Orchowie a miejscowością Myślatkowo. 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 rolne 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, czyszczywo 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, nawalne 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, nawalne 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 PLRW6000025188299 o nazwie Mała Noteć. 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.

Poziomy wód wgłębnym 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 środowiskowych.

Przyczyny antropologiczne:

Występowanie obniżen zwierzciadła 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 obniżen zwierzciadła 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 odwodnieni górniczych nie pozwala na spłylenie 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