

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1, ust. 2 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 (Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm.), a także **§ 3 ust. 1 pkt. 62** Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. 2024 poz. 572 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez: Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bobolice ul. Polanowska 12, 76-020 Bobolice, pełnomocnik Robert Płatek Maszkowo 16F, 75-640 Koszalin w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn: „**Budowie drogi leśnej wewnętrznej – dojazdu pożarowego nr 14 na terenie Nadleśnictwa Bobolice**”.

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

oraz ustalam

Warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w następującym zakresie :

1. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków występujących na danym terenie.
2. Na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.
3. Zaplecze techniczne, miejsca postoju sprzętu budowlanego oraz miejsca składowania materiałów budowlanych i odpadów zorganizować na uszczelnionym terenie (np. geomembraną).
4. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego plac budowy wyposażać w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym
5. Należy zachować szczególną ostrożność podczas stosowania wszelkiego rodzaju maszyn podczas realizacji robót. Przede wszystkim sprawdzić, czy używane maszyny i inne urządzenia techniczne spełniają ustalone wymagania ochrony środowiska, które dopuszczają je do użycia.
6. Należy zapewnić odpowiednią organizację robót tak, aby na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń gruntu.
7. Należy obowiązkowo wyposażać teren budowy w środki służące do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych, a w przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych usunąć

wyciek np. za pomocą sorbentów. Zużyty sorbent powinien być przekazany do utylizacji uprawnionym i wykwalifikowanym podmiotom.

8. W przypadku skażenia gruntu należy przeprowadzić, za pośrednictwem wykwalifikowanej firmy, rekultywację skażonego terenu.
9. Należy zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów, z których ścieki będą wywożone do oczyszczalni ścieków lub odprowadzane bezpośrednio do kanalizacji.
10. Odpady, powstałe w wyniku realizacji inwestycji, należy gromadzić w wydzielonym miejscu o szczelnym podłożu, skąd powinny być oddawane regularnie do utylizacji.
11. Należy unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowego wód, co mogłoby doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień.
12. Należy unikać pozostawiania otwartych wykopów, w których mogłaby się gromadzić woda tworząc tymczasowe zbiorniki retencyjne z wód deszczowych.
13. W przypadku przebudowy przepustów, należy uzyskać pozwolenie wodno prawne.

Ustalam charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku do niniejszej decyzji jako jej integralną część.

UZASADNIENIE

Na wniosek inwestora; **Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bobolice ul. Polanowska 12, 76-020 Bobolice** w dniu 02 lipca 2024r. wszczęte zostało postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia: **„Budowie drogi leśnej wewnętrznej – dojazdu pożarowego nr 14 na terenie Nadleśnictwa Bobolice”**.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm.), dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 poz. 1112, z późn. zm.), organ prowadzący postępowanie wystąpił o opinię co do potrzeby sporządzenia raportu dla planowanego przedsięwzięcia oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koszalinie.

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Koszalinie nie wypowiedział się w tej sprawie co zgodnie z art. 122a § 2 „Sprawę uznaje się za załatwioną milcząco w sposób w całości uwzględniający żądanie strony, jeżeli w terminie miesiąca od dnia doręczenia żądania strony właściwemu organowi administracji publicznej albo innym terminie określonym w przepisie szczególnym organ ten: 1) nie wyda decyzji lub postanowienia kończącego postępowanie w sprawie (milczące zakończenie postępowania).”
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, postanowieniem z dnia 17.07.2024r., nr SZ.ZZŚ.4901.130.2024.IW nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia celów

środowiskowych i wskazują konieczność uwzględnienia w decyzji środowiskowej następujących warunków i wymagań

3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, Postanowieniem z dnia 15.07.2024r., nr WST-K.4220.198.2024.JC nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Natomiast istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koszalinie oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm),

Burmistrz Bobolic uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowane przedsięwzięcie obejmie:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na budowie drogi leśnej w Nadleśnictwie Bobolice, o długości około 6,4 km. Inwestycja zostanie zlokalizowana na terenie działki nr 9 w obrębie Pomorzany, działek nr 60, 34, 32, 67/50, 333/2, 332/1, 331/2, 24/1, 68/2, 329/1, 2, 323/1, 318/1, 65, 335, 336/1, 336/2, 35, 33, 334/2, 29, 10, 66/6 w obrębie Boboliczki oraz działek nr 122/1, 314/2, 54/4, 112, 54/6, 111, 121/3 w obrębie Ubiedrze, w gminie Bobolice. Drogę zaprojektowano w większości po śladzie istniejącej drogi gruntowej, miejscami utwardzonej kruszywem i żużlem. Analizowany odcinek drogi przecina obszary leśne, pozbawione zabudowy. W pobliżu projektowanej drogi przepływa rzeka Chociel.

Projektowana droga leśna zostanie wybudowana z żelbetowych płyt drogowych. Będzie to droga z jednym pasem ruchu, o szerokości 3,5 m, z lokalnymi mijankami. Wykonanie nawierzchni dla całego odcinka będzie polegało na ułożeniu płyt w śladzie poruszających się kół, natomiast przestrzeń pomiędzy płytami zostanie wypełniona kruszywem łamanym. Obustronnie zostaną wykonane pobocza o szerokości minimum 0,5 m z kruszywa łamanego. Kruszywo będzie również stanowiło nawierzchnię mijanek. W ramach inwestycji zostaną również przebudowane zjazdy na drogi powiatowe, a istniejące rowy przydrożne zostaną oczyszczone.

W fazie realizacji planowanej inwestycji należy spodziewać się emisji hałasu, wynikającej przede wszystkim z pracy sprzętu budowlanego (koparka, spycharka, zagęszczarka, ubijak spalinowy, agregat prądotwórczy itp.) oraz ruchu pojazdów transportowych. Ze względu na charakter prac budowlanych na etapie budowy wystąpi również nieorganizowana emisja zanieczyszczeń zawartych w spalinach maszyn i pojazdów budowlanych, a także zwiększone czasowe zapylenie powietrza, związane z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów budowlanych oraz ruchem pojazdów po terenie budowy. Z uwagi na brak występowania terenów zabudowanych w otoczeniu przedmiotowego odcinka drogi, planowane prace nie będą powodowały uciążliwości na terenach podlegających ochronie akustycznej. Na etapie eksploatacji inwestycji klimat akustyczny w obrębie i otoczeniu analizowanej drogi nie ulegnie pogorszeniu w stosunku do stanu obecnego, a utwardzenie nawierzchni poprzez ułożenie płyt żelbetonowych oraz wykonanie mijanek wpłynie na poprawę warunków ruchu i płynności jazdy po analizowanej drodze. W związku z powyższym w opinii tut. Organu po zrealizowaniu projektowanego przedsięwzięcia należy spodziewać się poprawy warunków aerosanitarnych wzdłuż analizowanego ciągu komunikacyjnego, w stosunku do stanu obecnego. Realizację przedsięwzięcia zaplanowano w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym, z użyciem standardowych materiałów budowlanych. Woda na teren budowy dostarczana będzie beczkowozami. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię ciepłą,

energetyczną oraz gazową na etapie prowadzenia prac. Etap realizacji inwestycji będzie charakteryzował się powstawaniem odpadów, zarówno niebezpiecznych, jak i innych niż niebezpieczne, które będą zagospodarowywane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Będą to odpady związane z wykonywanymi pracami ziemnymi, użytkowaniem sprzętu budowlanego oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. W technologii budowy będą jednak wykorzystywane materiały budowlane głównie w formie przygotowanej do bezpośredniego wbudowania, co zminimalizuje ilość wytwarzanych odpadów. Inwestor przewiduje zorganizowanie zaplecza socjalnego na czas prowadzenia robót, najprawdopodobniej przy drodze powiatowej, a pracownikom zostaną udostępnione przenośne kabiny sanitarne, które będą opróżniane przez uprawnione jednostki.

Przy spełnieniu założeń przedstawionych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jak również z uwagi na niewielki zakres ww. prac, w tym wykonywanie wykopów budowlanych i nasypów pod warstwy konstrukcyjne, nie przewiduje się, aby przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji i eksploatacji mogła negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane do przydrożnych rowów, a częściowo będą również wsiąkały bezpośrednio w grunt, ponieważ projektowana droga zostanie wykonana z płyt drogowych oraz kruszywa. Budowa analizowanego odcinka drogi będzie natomiast wymagała przeprowadzenia wycinki drzew w ilości około 250 szt. (sosna zwyczajna, buk pospolity, brzoza brodawkowata, modrzew europejski) oraz krzewów o łącznej powierzchni około 2 000 m².

Większa część terenu przeznaczonego pod projektowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 pn. „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli” PLH320022, który wyznaczono w celu zachowania 24 typów siedlisk przyrodniczych (siedliska o kodach 3110, 3150, 3160, 3260, 3270, 4010, 4030, 6410, 6430, 6510, 7110*, 7120, 7140, 7150, 7220, 7230, 9110, 9130, 9150, 9160, 9170, 9190, 91D0*, 91E09 oraz 2 gatunków flory (obuwik pospolity, skalnica torfowiskowa) i 10 gatunków fauny (czerwończyk nieparek, głowacz białopłetwy, kumak nizinny, minóg rzeczny, minóg strumieniowy, pachnica dębowa, skójką gruboskorupowa, traszka grzebieniasta, wydra, łosoś atlantycki) z załącznika I i II Dyrektywy Siedliskowej. Dla danego obszaru dotychczas nie utworzono planu zadań ochronnych, natomiast w celu konieczności zapewnienia warunków utrzymania i odtworzenia właściwego stanu ochrony dla gatunków roślin, zwierząt i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych, zostały opracowane tymczasowe cele ochrony, przyjęte zgodnie z obwieszczeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 08.03.2022 r. znak: WOPN.6322.2.2022.KA.PW. Na podstawie wyników inwentaryzacji przyrodniczej wykorzystywanych do sporządzenia planu zadań ochronnych dla tego obszaru ustalono, że trasa projektowanej drogi nie przecina siedlisk przyrodniczych ani siedlisk gatunków, stanowiących przedmioty ochrony analizowanego obszaru. Należy podkreślić, że w obrębie „Doliny Radwi, Chocieli i Chotli” nie będzie prowadzona wycinka drzew, a droga będzie przebiegała dotychczasowym śladem, dzięki czemu przedmiotowa inwestycja nie będzie ingerowała w zbiorowiska leśne, cieki ani zbiorniki wodne. Zakres przedsięwzięcia nie będzie miał negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne, a tym samym na stan wód pobliskiej rzeki Chociel, czy też innych siedlisk zależnych od wód. Niniejszym postanowieniem wskazano jednak, aby zaplecze techniczne, miejsca postoju sprzętu budowlanego oraz miejsca składowania materiałów budowlanych i odpadów zorganizować na uszczelnionym terenie (np. geomembraną), co zapewni właściwą ochronę środowiska gruntowo-wodnego. Ponadto plac budowy należy wyposażyć w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym. Mając na uwadze zakres planowanej inwestycji, jak również warunki jej realizacji zawarte w niniejszym postanowieniu, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na funkcjonowanie i spójność „Doliny Radwi, Chocieli i Chotli”, ani na przedmioty ochrony tego obszaru, w tym na siedliska przyrodnicze i siedliska warunkujące stan zachowania populacji gatunków chronionych w tym obszarze. Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia projektowana droga na odcinku o długości około 0,6 km przebiega także przez obszar użytku ekologicznego o numerze rejestrowym PL.ZIPOP.1393.UE.3209033.547, którego celem powołania jest ochrona ekosystemów mających znaczenia dla zachowania różnorodnych typów siedlisk. W przedłożonej dokumentacji wskazano, że w granicach ww. obszaru nie przewiduje się wycinki

drzew i krzewów, a droga będzie prowadzona wyłącznie po istniejącym śladzie, w związku z czym analizowany użytek ekologiczny, jak i cel jego ochrony, nie będą zagrożone w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia.

W granicach terenu przeznaczanego pod projektowaną inwestycję nie występują inne formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336, ze zm.), takie jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, inne obszary Natura 2000 i użytki ekologiczne. Poza niezbędną wycinką drzew i krzewów, realizacja przedsięwzięcia nie zmieni znacząco struktury roślinności danego obszaru, ponieważ inwestycję zaplanowano głównie w obrębie istniejącego szlaku komunikacyjnego. Z uwagi na charakter otaczającego terenu oraz pobliski ciek naturalny, w zasięgu planowanych prac możliwe jest występowanie płazów i innych zwierząt. W związku z powyższym niniejszym postanowieniem wskazano, aby na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt, regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt, a wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, przenosić w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa. Z racji usytuowania analizowanej drogi w otoczeniu kompleksów leśnych, gdzie może bytować ptactwo, niniejszym postanowieniem zobligowano inwestora, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ornitofauny. Realizacja inwestycji powodować będzie okresowe płoszenie ptaków oraz innych zwierząt w sąsiedztwie prowadzonych prac, jednak będzie to oddziaływanie ograniczone w czasie, w związku z czym nie powinno doprowadzić do zmniejszenia liczby osobników w obrębie danej populacji.

Mając powyższe na uwadze uznano, że przy wskazanych warunkach realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na bioróżnorodność analizowanego terenu. Ponadto należy uznać, że realizacja i eksploatacja projektowanego przedsięwzięcia nie wprowadzi dysharmonii w lokalnym krajobrazie z uwagi na charakter inwestycji, polegający na budowie drogi leśnej w miejscu aktualnie istniejącej drogi gruntowej.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że w otoczeniu projektowanego odcinka drogi nie są planowane ani realizowane inne przedsięwzięcia, które mogłyby prowadzić do skumulowanych oddziaływań z przedmiotową inwestycją. Rodzaj planowanej inwestycji, przewidziane do zastosowania materiały oraz technologia wykonania przedmiotowej drogi pozwalają za niewielkie uznać ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Przedmiotowa inwestycja w ocenie tut. Organu, nie wpłynie znacząco negatywnie na klimat i jego zmiany, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na rodzaj i skalę planowanych prac budowlanych, oddziaływanie inwestycji na klimat w okresie jej realizacji, będzie miało charakter całkowicie odwracalny, w szczególności nie spowoduje zmian temperatury, opadów, prędkości wiatrów, czy nasilenia intensywności burz. Ponadto inwestor przewiduje zastosowanie materiałów powszechnie stosowanych w budownictwie drogowym, w związku z czym przedmiotowe przedsięwzięcie charakteryzować się będzie wysokim poziomem odporności na zmiany klimatu. Budowa nowej nawierzchni drogowej oraz mijanek wpłynie na poprawę płynności ruchu przez przejeżdżające pojazdy, co w efekcie przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju. Z tego względu przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania, a jego wpływ będzie miał zasięg lokalny.

W myśl § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019 poz. 1839) inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie:

- w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd o kodzie GW60009, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i słabym stanem ilościowym. Stan ogólny dla JCWPd określono jako słaby. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożona ilościowo. Celami środowiskowymi dla JCWPd są: dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy.

- w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Chociel o kodzie RW60000944829. JCWP posiada status naturalnych części wód, charakteryzujący się dobrym stanem ekologiczny. Stan chemiczny nie został określony dla powyższej JCWP. Celami środowiskowymi dla JCWP są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienie drożności cieku według wymagań — gatunków chronionych oraz dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożona.

Ponadto planowana inwestycja znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wody, poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych i GZWP (Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych) oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. Mając zatem na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia tj., że inwestycja nie jest zlokalizowana na ciekach i nie wiąże się z wprowadzaniem ścieków bezpośrednio do wód i do ziemi, tutejszy organ uznał, że przeprowadzanie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest konieczne. Przedsięwzięcie nie narusza warunków określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16.11.2022 roku w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U.2023.335). Ponadto realizacja przedsięwzięcia, w odniesieniu do osiągnięcia celów środowiskowych, nie spowoduje istotnych zmian w funkcjonowaniu JCW, jak również nie wystąpią trwałe, negatywne zmiany biologiczne, hydromorfologiczne oraz fizykochemiczne wód tego obszaru. Jednocześnie sposób zagospodarowania i użytkowania zlewni będzie utrzymany. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie ulegnie zasadniczo zmiana sposobu regulacji stosunków wodnych na przedmiotowym obszarze. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać negatywnie na potencjał ekologiczny i stan chemiczny wód na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Jednocześnie nienaruszone zostaną cele Ramowej Dyrektywy Wodnej.

W związku z powyższym Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie uznał, że przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie potencjału ekologicznego i stanu chemicznego JCWP oraz stanu ilościowego i chemicznego JCWPd.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Bobolic spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2024 r., poz. 572.), poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww. przedsięwzięcia, a w szczególności z uzupełnieniami, oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 7 dni od dnia doręczenia wskazanej informacji.

W określonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

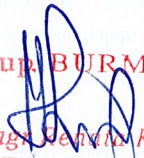
Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, możliwości oraz sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, Burmistrz Bobolic - organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Mając na uwadze powyższe orzekam jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz.U. 2024 poz. 1112 z późn. zm).
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt. 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt. 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane.
4. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia. Stosownie do treści art. 127a cytowanej powyżej ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego: § 1.
6. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. § 2.
7. 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.



Z up. BURMISTRZA

mgr Jolanta Kowalska
Zastępca Burmistrza

Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują :

1. pełnomocnik Robert Piatek Maszkowo 16F, 75-640 Koszalin
2. strony postępowania zgodnie z art.49 kpa

Do wiadomości :

1. RDOŚ w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych ul. Mieszka I 24, 75-132 Koszalin
2. PPIS w Koszalinie ul. Zwycięstwa 136, 75-613 Koszalin
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Zlewni Koszalin ul. Zwycięstwa 111, 75-601 Koszalin

Sprawę prowadzi:

Rafał Zdunek - Podinspektor ds. komunalnych i ochrony środowiska UM Bobolice pok. Nr 19 ,tel. (094) 345 84 26,
e-mail kos@bobolice.pl

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn.

„Budowie drogi leśnej wewnętrznej – dojazdu pożarowego nr 14 na terenie Nadleśnictwa Bobolice”.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie będzie polegało na budowie drogi leśnej wewnętrznej (obiektu liniowego) wraz z mijankami, składnicami przy zrębowych, oraz zjazdami na drogi zrywkowe. Istniejące rowy zostaną oczyszczone z zakrzaczeń, oraz zalegającego humusu. Przebudowany zostanie również zjazd na drogę powiatową nr 3571Z (od strony wschodniej inwestycji), oraz drogę powiatową nr 3577Z (od strony zachodniej inwestycji). Inwestycja zlokalizowana jest w wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, w powiecie koszalińskim, na terenie Gminy Bobolice. Obszar inwestycji stanowią w większości grunty leśne na których prowadzona jest gospodarka leśna -pozyskiwanie drewna. Całkowita długość projektowanej drogi to ok 6,4km. Trasa przebiega w większości po śladzie istniejącej drogi leśnej

Cechy inwestycji:

W celu doprowadzenia istniejącej drogi gruntowej – (o nawierzchni częściowo gruntowej, częściowo z kruszywa i żuźla do wymaganych parametrów przyjęto następujące założenia projektowe:

- prędkość do projektowania– 30km/h;
- nawierzchnia utwardzona o nośności min. 10 ton/oś;
- nawierzchnia drogi– płyty żelbetowe wielootworowe (100x75x12,5 cm) układane śladowo lub w układzie pełnym na podbudowie i podsypce piaskowej, wypełnienie nawierzchni kruszywem łamanym
- przekrój – daszkowy, na łukach jeśli jest to wymagane jednostronny;
- odstęp pomiędzy koronami drzew min. 6 m (do wysokości 4m od nawierzchni);
- ilość jezdni/ ilość pasów ruchu – 1/1 z mijankami;
- korona drogi - 4,5 m do 10,0 m;
- szerokość pasa ruchu na odcinku prostym – 3,5 m (projektuje się poszerzenia na łukach);
- szerokość poboczy –min. 0,50 m;
- nawierzchnia poboczy- z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie;
- mijanki – szerokości min. 2,5m, długości 25m + normatywne skosy;
- nawierzchnia mijanek–kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie;
- długość projektowanego odcinka drogi – ok. 6,4 km,
- powierzchnia terenów utwardzonych – ok. 41910 m²

Projektowane przedsięwzięcie usytuowane będzie na gruntach leśnych (istniejąca droga leśna o nawierzchni gruntowej lub z kruszywa, stanowiących własność Skarbu Państwa, w zarządzie Nadleśnictwa Bobolice. W zakres inwestycji wchodzić będzie również przebudowa zjazdów na drogi powiatowe. Znajdujące się wzdłuż drogi istniejące rowy zostaną oczyszczone z zakrzaczeń i humusu.

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

Inwestycja prowadzona będzie w ciągu istniejącej drogi leśnej, miejscowo będzie prowadzona nowym szlakiem. Długość odcinka przebudowywanej drogi wynosi około 6,4 km, a szacowana zajętość terenu wynosi ok. 41910 m² (jezdni z poboczami, mijankami, składnicami przyzrębowymi, zjazdami)

2.1. Dotychczasowy sposób wykorzystania terenu (istniejące zagospodarowanie):

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi leśnej nie ulega zmianie. Przedmiotowa droga, służy jako droga dojazdowa wywozowa dla prowadzenia gospodarki leśnej na tym terenie. Droga leśna przebiega po działkach leśnych jako droga o szerokości nawierzchni gruntowej lub z kruszywa, korona drogi szerokości od ok. 3,0m – do ok. 6,0m. Odwodnienia drogi powierzchniowe z zagospodarowaniem wód opadowych

w granicy działek po których przebiega droga, do istniejących rowów usytuowanych wzdłuż drogi wymagających renowacji, oraz na tereny zielone wzdłuż drogi leśnej. Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi jako całości nie ulegnie zmianie. Oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko nie ulegnie zmianie. Powierzchnia zajmowanego terenu nie ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych przez istniejące pobocza gruntowe do istniejących rowów przydrożnych, oraz na tereny zielone.

2.2. Dotychczasowa istniejąca szata roślinna terenów sąsiadujących:

Inwestycja przebiega przez lasy gospodarcze Nadleśnictwa Bobolice. W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia na całej długości rosną drzewa i krzewy. Wzdłuż trasy znajdują drzewa głównie gatunki takie jak: sosna zwyczajna, buk pospolity, Brzoza brodawkowata, modrzew europejski. Drzewa w formie lasu mieszanego. Wycinka drzew prowadzona będzie miejscowo (na obszarze użytku ekologicznego nie zakłada się wycinki drzew) przeznaczone do wycinki znajdują się głównie w miejscu projektowanych mijanek, składnic przy zrębowych, w mniejszym stopniu w miejscu jezdni, krzewy natomiast znajdują się w miejscu projektowanych rowów przydrożnych (miejscowo), oraz zjazdów. Przewiduje się wycinkę drzew i krzewów w ilości: ok 250 szt drzew, oraz ok 2000m² krzewów

2.3. Obszary chronione:

Teren przedsięwzięcia nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków. Droga przebiegać będzie w zbliżeniu do obszarów wpisanych do Ewidencji zabytków. Na obszarze inwestycji brak jest miejsc wpisanych do rejestru zabytków.

3. Rodzaj technologii:

Dla przedsięwzięcia, którym jest budowa drogi można wyróżnić procesy technologiczne związane z prowadzeniem budowy:

- rozbiórka istniejących nawierzchni;
- zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej;
- wycinka drzew kolidujących z inwestycją;
- korekta geometrii drogi;
- remont, budowa, lub przebudowa przepustów pod jezdnią;
- przebudowa i korekta geometrii dojazdów do dróg leśnych;
- wykonanie wykopów i nasypów pod projektowane konstrukcje;
- wykonanie warstw konstrukcyjnych projektowanych nawierzchni;
- wykonanie warstw wierzchnich projektowanych nawierzchni;
- profilacja skarp;
- urządzenie terenów zielonych wzdłuż drogi.

Projektowane parametry drogi:

- prędkość do projektowania– 30km/h;
- nawierzchnia utwardzona o nośności min. 10 ton/oś;
- nawierzchnia drogi– płyty żelbetowe wielootworowe (100x75x12,5 cm) układane śladowo lub w układzie pełnym na podbudowie i podsypce piaskowej, i/lub nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie;
- przekrój – daszkowy, na łukach jeśli jest to wymagane jednostronny;
- korona drogi - 4,5 m do 9,0 m;
- szerokość pasa ruchu na odcinku prostym – 3,5 m (projektuje się poszerzenia na łukach);
- szerokość poboczy –min. 0,50m;
- mijanki – szerokości 2,5m, długości do 25 m;
- punkty składowania drewna- szerokości ok. 3,0, długości ok. 40m
- nawierzchnia punktów składowania drewna- z kruszywa, lub płyt JOMB

- nawierzchnia mijanek–kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie;
- długość projektowanego odcinka drogi – ok. 6,4 km;
- powierzchnia jezdni – ok. 41910 m²;

Wykonanie utwardzonych poboczy. Renowacja istniejących rowów odwadniających. Budowa, remont, lub przebudowa przepustów pod jezdnią. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia wykonywana będzie w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych. Wszelkie prace związane z budową drogi zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców jak też użytkowników drogi i otaczającego środowiska. Roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu ze względu na charakter i zakres prac, częściowo prace zostaną wykonane ręcznie. Proponowane rozwiązania zostały dobrane zarówno pod względem wymogów technicznych, oraz aby nie miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

4.1.Wariant zerowy

W obecnym stanie istniejąca droga na całej długości posiada nawierzchnię gruntową lokalnie do ziarnioną mieszanką kruszyw. Teren, oraz istniejącą drogę charakteryzują liczne zaniżenia terenowe, zastoiska wody, ubytki oraz nierówności, dlatego konieczne jest wykonanie jej wzmocnienia poprzez ułożenie poszczególnych warstw konstrukcyjnych. Natomiast w okresie letnim następuje pylenie nawierzchni. W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się z możliwością wypadków drogowych, nieprzejezdności drogi, oraz stałego pogarszania się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu.

4.2.Wariant proponowany przez wnioskodawcę oraz racjonalny wariant alternatywny

Wybór możliwych wariantów trasy drogi był ograniczony do przyjęcia przebiegu zgodnie z istniejącym śladem, lokalnie droga prowadzona będzie nowym śladem. Droga przebiega tradycyjnie utartym szlakiem leśnym, według którego wykształciły się stałe formy Obsługi transportowej dla gospodarki leśnej. Wariantem proponowanym przez Inwestora jest pełna realizacja drogi, tj. nawierzchnia z płyt żelbetowych wielootworowych układanych śladowo z wypełnieniem kruszywem, lub w układzie pełnym, dojazdu na drogi krzyżujące się, mijanki, place składowe, oraz odwodnienie jezdni poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących rowów i na przyległe tereny zielone. Jest to wariant optymalny. Wariant przedsięwzięcia zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu infrastruktury. Są to metody powszechnie stosowane w krajowych rozwiązaniach technologicznych dla tego typu inwestycji. Niweleta drogi zaprojektowana została w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących dojazdów, oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Są zgodne z katalogiem projektowania typowych nawierzchni drogowych dla dróg leśnych. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Projektowana droga na bazie istniejącej drogi stworzy strategiczną trasę komunikacyjną dla prowadzenia planowej gospodarki leśnej oraz będzie stanowiła jedną ze strategicznych dróg pożarowych w przypadku akcji ratowniczej. Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że racjonalny wariant alternatywny – jest jednocześnie wariantem proponowanym przez wnioskodawcę. Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na zachowanie istniejącego w stopniu maksymalnym drzewostanu, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów. Ze względu na istotną poprawę warunków trakcyjnych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej

5. Przewidywane ilości wykorzystanej wody i innych wykorzystanych surowców, materiałów, paliw i energii:

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Na obecnym etapie, przed ostatecznym wykonaniem projektu, nie są znane przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii w okresie realizacji inwestycji. Ponadto ilości te zależne będą również pośrednio od przyszłego Wykonawcy robót (m.in. od sprzętu technicznego jakiego będzie używał wykonawca). Materiały zaproponowane do wbudowania są obojętne dla środowiska. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: płyty wielootworowe typu JOMB, kruszywa mineralne 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 wykraczały 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. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, energetyczną oraz gazową. 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. Wstępnie przyjęte ilości materiałów do wykonania nawierzchni, które planuje się wykorzystać do realizacji przedsięwzięcia, bez badań geologicznych nie da się przewidzieć ilości wykorzystanego materiału do wykonania warstw konstrukcyjnych, jednak wykonane zostaną nawierzchnie w ilościach:

- płyty JOMB (jezdni): ok. 17000 m²
- kruszywo łamane (jezdni): ok. 10200 m²
- kruszywo łamane (mijanki): ok. 1200 m²
- kruszywo łamane (składnice drewna): ok. 1300 m²
- kruszywo łamane (pobocza): ok. 11400 m²
- kruszywo łamane (zjazdy): ok. 810 m²

6. Rozwiązania chroniące środowisko:

Istniejąca droga, spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny związany z prowadzeniem gospodarki leśnej, a także stanowi łącznik z innymi drogami leśnymi. Przebudowa istniejącej drogi, oraz miejscowo poprawienie jej geometrii w planie (prowadzenie drogi poza istniejącym śladem) ma na celu poprawę stanu technicznego, ograniczenie hałasu, ograniczenie emisji spalin oraz podniesienie jakości stanu drogi. Ze względu na przyjętą nieinwazyjną technologię prowadzenia robót budowlanych nie nastąpi wzrost szkodliwych dla środowiska oddziaływań. Wykonanie nowych nawierzchni, ze względu na zły stan techniczny istniejących wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po budowie nowych nawierzchni. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji nieprzyjaznych środowisku do gruntu. Roboty będą wykonywane w obrębie istniejących obiektów drogowych, w trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę drzew kolidujących w ramach gospodarki planowej leśnej. W związku z realizacją inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska, a zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe i mają charakter odwracalny. Emisja hałasu może krótkotrwałe oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące

pobocza do istniejących rowów przydrożnych wymagających oczyszczenia lub powierzchniowo w przyległy teren, oraz przez nawierzchnię przepuszczalną do gruntu.

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

7.1 Przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia:

A. Emisja zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i do ziemi:

- ilość wód opadowych i roztopowych wynosi ok. 26,0 l/s

B. Emisja zanieczyszczeń charakterystycznych dla spalin samochodowych:

- benzen 0,061 kg/rok
- tlenki azotu 3,6 kg/rok
- dwutlenek siarki 0,031 kg/rok
- ołów 0,000671 kg/rok
- pył ogółem 0,078 kg/rok
- tlenek węgla 5,8 kg/rok
- amoniak 0,21 kg/rok
- węglowodory alifatyczne 2,66 kg/rok
- węglowodory aromatyczne 0,76 kg/rok

C. Emisja hałasu:

- wynosi do 53 dB (A) w odległości 10 m od osi drogi

Oddziaływanie tras komunikacyjnych, w tym również planowanego odcinka drogi leśnej o długości ok. 6,4 km związane jest przede wszystkim z trzema aspektami:

- zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi
- zagrożeniem hałasem
- zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego

7.2 Zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego wodami opadowymi

7.2.1. Etap budowy

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne. Aby zminimalizować jakiekolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby: wykonywanie wykopów odbywało się ze szczególną ostrożnością, a roboty ziemne ograniczyły się do bezwzględniego minimum, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do warstwy wodonośnej, sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny /bez wycieków paliwa i olejów/, materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych, wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

7.2.2 Etap eksploatacji

Zarówno wody podziemne jak i wody powierzchniowe, w przypadku właściwie prowadzonych robót budowlanych oraz właściwym odwodnieniu nie powinny być zagrożone.

7.2.3. Gospodarka wodami opadowymi – odwodnienie drogi

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza do istniejących rowów przydrożnych wymagających renowacji lub powierzchniowo w przyległy teren, oraz przez nawierzchnię przepuszczalną bezpośrednio do gruntu. Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi na istniejące pobocza. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów powyższą drogą, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne do rowów nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

7.2.4. Ochrona powierzchni ziemi – gospodarka odpadami

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

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

Wskazane jest prowadzenie robót budowlanych w oparciu o nowoczesne technologie, a powstałe w trakcie budowy odpady będą w miarę możliwości wtórnie wykorzystywane bądź usuwane zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi wykonywania robót budowlanych. Odpady niebezpieczne – zużyte oleje, czyściwo i opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. 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 będzie odbywać z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie materiałów niebezpiecznych. Ścieki socjalno-bytowe powstające na placu budowy zbierane będą do przeznaczonych do tego zbiorników i odbierane przez wyspecjalizowane w tym zakresie przedsiębiorstwa i utylizowane zgodnie z przepisami. Jakość powstających na placu budowy ścieków socjalno-bytowych nie będzie odbiegać od jakości przeciętnych ścieków tego rodzaju. Odpady inne niż niebezpieczne - powstają podczas robót rozbiórkowych oraz przygotowania terenu do budowy. Maksymalne wykorzystanie tego typu odpadów możliwe jest tylko przy odpowiednio zaprogramowanym systemie gromadzenia i usuwania tych odpadów. Planując organizację placu budowy należy więc przewidzieć selektywne gromadzenie odpadów z podziałem na składniki mające charakter surowców wtórnych. W sposób selektywny należy również wywozić te odpady do zakładu przetwórczego jak i na składowisko. Przewiduje się powstanie jednego zaplecza socjalnego na placu budowy. Dokładna lokalizacja zaplecza socjalnego zostanie ustalona bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych (przewiduje się powstanie zaplecza socjalnego na początku odcinka robót, strona wschodnia inwestycji, przy drodze powiatowej). Na terenie budowy będą również powstawały odpady bytowe pracowników budowy tj. puszki, butelki, papier. Przygotowane zostaną odpowiednie pojemniki, które będą systematycznie opróżniane. Gleba i grunt z wykopów - stanowią urobek ziemny z wykopów. Grunt tego typu zostanie częściowo wykorzystany na miejscu budowy. Pozostała część urobku zostanie wywieziona w miejsce wskazane przez Inwestora. Ilości tego rodzaju są trudne do oszacowania na tym etapie inwestycji. Ustawa o odpadach wyłącza z kategorii odpadów masy ziemne usuwane albo przemieszczane w związku z realizacją inwestycji, jeżeli miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, decyzja o warunkach zabudowy lub o pozwoleniu na budowę określają warunki i sposób ich zagospodarowania. Stąd należałoby w pierwszej kolejności, w miarę możliwości, przemieszczane masy ziemne wykorzystać w granicach posiadanego terenu. Gdyby natomiast wystąpił brak możliwości zagospodarowania mas ziemnych na miejscu, wówczas należałoby je wywieźć w miejsce uzgodnione z lokalnymi władzami. Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na ten aspekt środowiska.

7.3. Zagrożenie hałasem terenów otaczających przebudowany układ komunikacyjny

7.3.1. Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. Jednak w związku z planowaną budową drogi zjawiska te pozostaną jak dotychczasowe i w żaden sposób nie pogorszą się jego poziomy, przeciwnie w związku z budową drogi zjawiska hałasu ze względu na stan nawierzchni zostaną zmniejszone.

7.3.2. Wpływ wibracji na otoczenie

Etap realizacji

Wibracje przy realizacji tras drogowych są powodowane pracą maszyn, pracami nawierzchniowymi, pracą walców drogowych. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkaset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od trasy drogowej. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych.

Etap eksploatacji

Wibracje powstają na styku kół poruszających się pojazdów drogowych z nawierzchnią trasy, a następnie przenoszą się przez podłoże gruntowe do otoczenia: budynków, ich wyposażenia i użytkowników. Amplituda wibracji istotnie zależy od rodzaju nawierzchni. Nierówności w nawierzchni wzbudzają drgania kilkakrotnie wyższe od drgań powodowanych przy nawierzchni równej. Drgania w czasie eksploatacji dróg są powodowane jedynie ruchem pojazdów ciężkich (samochody ciężarowe stanowiąc będą docelowo około 20 % przewidywanego strumienia pojazdów). W ocenianym przypadku należy zaprojektować równą nawierzchnię jezdni z płyt żelbetowych na podbudowie tłuczniowej dla ruchu ciężkiego, co znacznie ograniczy generowanie drgań. Nie przewiduje się więc znaczącego oddziaływania w zakresie drgań.

7.4.1. Normy czystości powietrza

Dopuszczalne stężenia substancji zanieczyszczających powietrze zostały określone w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 1 poz. 12). Wartości odniesienia substancji wprowadzanych do powietrza z terenu drogi :

- Substancja Numer CAS D1, $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Da, $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- benzen 71-43-2 30 5
- dwutlenek azotu 10102-44-0 200 30
- dwutlenek siarki 7446-09-5 350 20
- pył zawieszony PM10 - 280 40
- tlenek węgla 630-08-0 30000 0
- węglowodory alifatyczne - 3000 1000
- węglowodory aromatyczne - 1000 43
- Wartości odniesienia dla substancji w powietrzu są ustalone dla następujących warunków:
temperatura -
- 293 K, ciśnienie - 101,3 kPa .

7.4.2. Emisja zanieczyszczeń do powietrza w fazie budowy

Proces budowy drogi nie niesie w sobie istotnych zagrożeń dla środowiska. W tej fazie wystąpią źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą :

- maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin;
- roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego.

Należy jednak wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą budowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym okresie czasowym. W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. W przeciwnym wypadku wystąpi wzrost zużycia paliwa oraz ilości wydzielanych spalin i poziomu hałasu. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi. Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia. Nie dopuszczalne jest na terenie budowy palenia papy, opon, rozpuszczalników, farb itp.

7.4.3. Zanieczyszczenie powietrza w fazie eksploatacji

Planowana budowa drogi ma na celu poprawę jej stanu technicznego co wiąże się ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń do powietrza i w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia jej uciążliwości. Istotnym bezpośrednim zagrożeniem dla środowiska powodowanym przez ruch drogowy jest emisja spalin samochodowych. Spaliny zawierają gazy zanieczyszczające atmosferę takie jak: dwutlenek siarki, ołów, sadza, azbest, kadm, fenol, wielopierścieniowe węglowodory aromatyczne. Zasięg oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych nie będzie wykraczać poza działki objęte inwestycją. Ruch na przedmiotowej drodze odbywać się będzie w większości podczas okresów ścińki drzew i nie będzie przekraczać 5poj/godz., w pozostałych okresach ruch pojazdów nie powinien przekraczać 10 poj/dobę.

Wnioskodawca:

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bobolice
ul. Polanowska 12, 76-020 Bobolice